



Программа Тасис ТРАСЕКА Европейского Союза  
для Азербайджана, Армении, Болгарии, Грузии, Казахстана, Киргизстана, Молдовы, Румынии,  
Таджикистана, Туркменистана, Турции, Узбекистана, Украины

## **Проект Общая юридическая база для транзитных перевозок**

для Азербайджана, Армении, Болгарии, Грузии,  
Казахстана, Киргизстана, Молдовы, Румынии,  
Таджикистана, Туркменистана, Турции, Узбекистана,  
Украины

*Отчет о ходе осуществления проекта II  
ноябрь 2003 года*

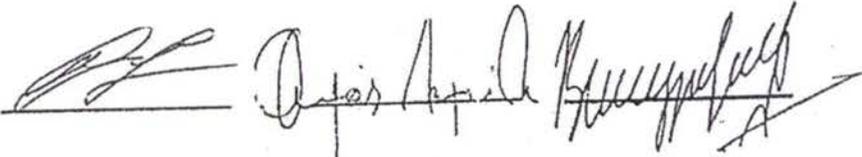


Проект финансируется  
Европейским Союзом



Проект осуществляется  
Lamnidis & Associates

## ТИТУЛЬНЫЙ ЛИСТ ОТЧЕТА

Название проекта	: Общая юридическая база для транзитных перевозок		
Номер контракта	: 2002/027-526		
Страны	: Армения, Азербайджан, Болгария, Грузия, Казахстан, Кыргызстан, Молдова, Румыния, Таджикистан, Турция, Туркменистан, Украина, Узбекистан.		
Наименование	Местный адресат	Консультант ЕС	
	МПК ТРАСЕКА Постоянный Секретариат	Lamnidis & Associates	
Адрес	ул. Генерала Алиярбекова 8/2 Баку, Азербайджан AZ 370000	2 Ypsilantou Street, 106 75 Athens, Greece / ул. Генерала Алиярбекова 8/2 Баку, Азербайджан AZ 370000	
	Тел.	: +(994-12) 982-718	+30210 3643 567 +994 12 983801
Факс	: +(994-12) 986-426	+30210 7264 510 +994 12 983801	
Контактные лица	Людмила Тренкова	Томас Ламнидис	Вадим Турдзеладзе
	Генеральный Секретарь	Руководитель проекта	Координатор проекта
Подписи	: 		

Дата отчета:                   ноябрь 2003 года

Отчетный период:           июнь 2003 года – ноябрь 2003 года

Автор отчета:               Lamnidis & Associates

ТРАСЕКА [Таск-менеджер]	_____	_____	_____
	[имя]	[подпись]	[дата]
ЕС M & E team	_____	_____	_____
	[имя]	[подпись]	[дата]
Делегация ЕС	_____	_____	_____
	[имя]	[подпись]	[дата]

# Содержание

1	Краткое содержание проекта – Номер контракта No 2002/027-526.....	4
2	Резюме реализации проекта с начальной стадии .....	7
3	Резюме планирования работ по проекту на период до завершения проекта ...	9
3.1	Проведение Рабочих заседаний НЮРГ и оценка их деятельности .....	9
3.2	Содействие ратификации и реализации международных соглашений о транспорте и торговле.....	9
3.3	Разработка юридического справочника.....	9
3.4	Разработка и проведение тренинга (семинаров) .....	9
3.5	Новые Технические Приложения к ОМС .....	10
3.5.1	Техническое Приложение к Основному Соглашению по мультимодальным перевозкам.....	10
3.5.2	Проект Технического приложения по инвестициям ТРАСЕКА .....	10
3.5.3	Проект Технического Приложения по экспедиторской деятельности.....	10
3.6	Гармонизация технических стандартов автомобильного транспорта .....	10
3.7	Правовое обеспечение работы ПС.....	11
3.8	Виза ТРАСЕКА .....	11
3.9	Стратегия развития Транспортного коридора Европа-Кавказ-Азия (ТРАСЕКА) на период 2004-2008гг.....	11
3.10	Факторы риска, влияющие на задачи проекта .....	11
4	Ход осуществления проекта за отчетный период .....	13
4.1	Юридические Рабочие Группы.....	13
4.1.1	Создание Национальных Юридических рабочих Групп.....	13
4.1.2	Содействие созданию Многосторонней юридической рабочей группы.....	14
4.2	Рабочие Заседания НЮРГ .....	14
4.3	Содействие ратификации международных соглашений .....	14
4.4	Развитие управления и проведение тренинга (семинаров) .....	16
4.4.1	Юридический Справочник.....	16
4.4.2	Подготовка и проведение семинаров для Национальных Юридических рабочих групп МПК .....	16
4.5	Новые технические приложения к ОМС .....	17
4.5.1	Техническое приложение по мультимодальным перевозкам.....	17
4.5.2	Техническое приложение по инвестициям ТРАСЕКА.....	18
4.5.3	Техническое Приложение по экспедиторской деятельности.....	18
4.6	Гармонизация стандартов для автотранспортных средств.....	18
4.7	Правовое обеспечение работы ПС.....	20
4.8	Система Виза ТРАСЕКА .....	21
4.9	Дополнительная проектная деятельность.....	22
4.9.1	Проект технического приложения к ОМС об экспедиторской деятельности.....	22
4.9.2	Стратегия развития Транспортного коридора Европа-Кавказ-Азия (ТРАСЕКА) на период 2004-2008 гг. ....	22
4.10	Внешние связи проекта .....	23
	<b>ОТЧЕТ О ХОДЕ ОСУЩЕСТВЛЕНИЯ ПРОЕКТА .....</b>	<b>25</b>
	<b>ОТЧЕТ ОБ ИСПОЛЬЗОВАНИИ РЕСУРСОВ .....</b>	<b>26</b>
	<b>ОБЩИЙ ПЛАН РЕЗУЛЬТАТОВ .....</b>	<b>27</b>
5	Планируемая деятельность на следующий отчетный период.....	29
5.1	Рабочие заседания НЮРГ и оценка их деятельности .....	29
5.2	Содействие ратификации международных соглашений .....	29
5.3	Развитие управления и тренинг (семинары) .....	30
5.3.1	Составление юридического справочника к международным соглашениям.....	30
5.3.2	Разработка и проведения тренинга (семинаров).....	31
5.4	Новые Технические приложения к ОМС .....	31
5.4.1	Проект Технического приложения к ОМС по мультимодальным перевозкам.....	31
5.4.2	Проект Технического приложения по инвестициям ТРАСЕКА .....	32

5.4.3	Проект Технического приложения об экспедиторской деятельности .....	32
5.5	Гармонизация технических стандартов для автотранспортных средств.....	32
5.6	Правовое обеспечение ПС МПК ТРАСЕКА .....	32
5.7	Виза ТРАСЕКА .....	32
5.8	Стратегия развития Транспортного коридора Европа-Кавказ-Азия (ТРАСЕКА) на период 2004-2008 гг.....	33
5.9	Внешние связи проекта .....	33
5.10	Факторы риска, которые могут отразиться на результатах проекта Risk .....	33
5.11	Дополнительное привлечение местных экспертов .....	33
	ПЛАН ДЕЙСТВИЙ НА СЛЕДУЮЩИЙ ПЕРИОД.....	34
6	Фотографии с III Ежегодной Встречи МПК ТРАСЕКА в Ереване, 9-10 октября	35

# 1 Краткое содержание проекта – Номер контракта No 2002/027-526

**Основные цели:** Определение правовых барьеров в области транзитных перевозок, их устранение посредством гармонизации национального законодательства с учетом практики рыночных отношений путем повышения прозрачности, эффективности и конкурентоспособности, что позволит странам-участницам программы ТРАСЕКА приблизиться к транспортной политике проводимой ЕС.

**Задачи проекта:** Предложить странам-участницам программы ТРАСЕКА необходимые элементы для организации общей юридической базы для транзитных перевозок, путем присоединения к предложенным приоритетным международным конвенциям, разработки закона о мультимодальных транзитных перевозках или Протокола(ов) об изменениях и дополнениях или новых технических приложений к ОМС.

## Планируемые результаты:

- Создание Национальных Юридических рабочих Групп (НЮРГ) и обеспечение их эффективной работы
- Сбор двусторонних и многосторонних соглашений по транзитным перевозкам, составление каталога и анализ полученной информации
- Оказание содействия ратификации предложенных и рекомендованных конвенций и иных соглашений и их реализации посредством – помимо прочих мероприятий - развития управления и проведения тренинговых программ (семинаров);
- Разработка Справочника по международным конвенциям и соглашениям для перевозчиков и коммерсантов;
- Проведение тренинговых программ (семинаров) для Межправительственных НЮРГ
- Составление проектов новых Технических Приложений к ОМС:
  - о мультимодальных транзитных перевозках
  - по инвестициям ТРАСЕКА
  - об экспедиторской деятельности
- Разработка системы квот и разрешений ТРАСЕКА для автотранспортные перевозок;
- Современные технические транспортные стандарты для автомобильного транспорта: изучение потребностей, рекомендации по инновационным нормативам;
- Оказание содействия Постоянному Секретариату по юридическим вопросам в течение всего периода осуществления проекта;
- Финансирование Национальных секретарей стран ОМС, Генерального секретаря, Исполнительного секретаря ПС МПК ТРАСЕКА, а также двух рабочих групп;
- Введение системы визы ТРАСЕКА.
- Составление и предложение Стратегии развития транспортного коридора Европа-Кавказ-Азия (ТРАСЕКА) на период 2004-2008гг.

## Деятельность:

- Учреждение региональных офисов в Бухаресте, Баку и Ташкенте;
- Учреждение вспомогательного офиса в Тбилиси;
- Создание и организация должного функционирования деятельности национальных и многосторонних юридических рабочих групп (НЮРГ и МЮРГ), в тесном сотрудничестве с текущими проектами ТРАСЕКА, Постоянным Секретариатом и Национальными Комиссиями;
- Подготовка каталога существующих двусторонних и многосторонних соглашений по транзитным перевозкам, применимых к странам ТРАСЕКА, анализ их влияния на ОМС и рекомендации по проведению соответствующих мероприятий с целью адаптирования либо изменения таких соглашений для устранения несоответствий;
- Содействие странам ТРАСЕКА в процессе принятия и реализации приоритетных международных конвенций посредством развития руководства и проведения тренинга (саминаров). В отношении каждой из рекомендованных Конвенций:

- ознакомление с операционной средой в каждой из стран
- изучение и составление отчета по выявленным в ходе имплементации затруднениям в каждой из присоединившихся стран;
- помощь партнерам в решении любой проблемы посредством технического содействия;
- выявление возможностей для расширения спектра коммерческого страхования грузоперевозок и ответственности перевозчиков;
- подготовка перечня рекомендаций по предстоящим мероприятиям, особенно тех, где недостаточное инвестирование инфраструктуры или человеческий фактор затрудняет процесс имплементации.
- Развитие управления и семинары
  - Составление Справочника международных конвенций и соглашений для перевозчиков и коммерсантов, включающего:
    - Перечень комментированных предлагаемых для присоединения международных соглашений;
    - Пояснительный раздел по ОМС и Приложениям к нему, изменениям и дополнениям;
    - Пояснительный раздел по международным разрешительным системам и системам квот для автомобильных перевозок
- Содействие и выполнение тренинговых программ для Межправительственным НЮРГ
- Составление и представление Нового технического приложения(ий) к ОМС
  - по смешанным перевозкам, используя материалы, совместимые с Правилами UNCTAD/ICC и FIATA FBL, и практикой, как определено проектом ТРАСЕКА Правовые Основы
  - по инвестициям ТРАСЕКА
  - по экспедиторской деятельности
- В тесном сотрудничестве с Постоянным секретариатом и ЮРГ-ми на национальном уровне оценить возможность введения региональной разрешительной системы для грузового автотранспорта и квот, а также предложить введение соответствующих дополнений к Техническому Приложению к ОМС по автомобильному транспорту
- Гармонизировать технические стандарты по производству-и-эксплуатации автомобильного транспорта, которые могут быть включены в Приложение ОМС по автомобильному транспорту, и введены поэтапно в течение нескольких лет. Также предложить стандарты ЕС по лицензированию перевозчиков и времени работы водителей в адаптированном варианте для региона, основываясь на завершенном недавно проекте «Содействие международному автомобильному транспорту»
- Как часть деятельности по предоставлению содействия по юридическим вопросам Постоянному Секретариату МПК:
  - составление нового Положения о Постоянном Секретариате и Правил процедуры МПК ТРАСЕКА
  - содействие в подготовке любых юридических документов, необходимых для осуществления рекомендуемых поправок в соответствии с международными практиками на региональном уровне, а также подобного содействия Национальным Комиссиям силами НЮРГ, готовящих предложения для рассмотрения министрами или парламентами
  - консалтинговые услуги по присоединению новых членов к ОМС
  - предоставление консалтинга текущим параллельным проектам
- Финансовая поддержка Генерального секретаря, Исполнительного секретаря и Национальных секретарей, включающая ежемесячную выплату заработной платы, покрытие командировочных и офисных расходов, покрытие расходов на проведение заседаний двух рабочих групп за период с 1 октября по 1 июля 2003 года.
- Виза ТРАСЕКА: разработка нового Технического приложения к ОМС по международным таможенным процедурам по железнодорожной накладной СМГС и внесение поправок и дополнений к ОМС и его Техническим приложениям по свободной выдаче виз, отмены залога на транзит товаров по железной дороге, а также применение нулевой ставки НДС на железнодорожные транспортные услуги в области международных и транзитных перевозок
- Разработка Стратегии развития транспортного коридора Европа-Кавказ-Азия ТРАСЕКА на период 2004-2008гг.

**Целевые группы:** Министерства транспорта или Кабинеты Министров стран-бенефициаров/Президентские аппараты.

**Получатели:** Национальные Комиссии ТРАСЕКА и Постоянный Секретариат МПК ТРАСЕКА

**Ресурсы:** Техническое содействие включает:

Международные эксперты:

462 чел/дней Руководитель проекта;

506 чел/дней старшие эксперты нанимаемые на полный период;

518 чел/дней старшие эксперты, нанимаемые на неполный период.

Местные эксперты:

1452 чел/дней местные младшие эксперты, нанимаемые на полный период;

1320 чел/дней местные старшие эксперты, нанимаемые на неполный период.

Учреждение как минимум трех региональных офисов (г. Баку, г. Ташкент и г. Бухарест) и вспомогательного офиса в г. Тбилиси).

**Дата начала проекта:** 21 ноября 2002 года

**Продолжительность проекта:** 24 месяца

## Отчет о ходе осуществления проекта II (по состоянию на ноябрь 2003 года)

### 2 Резюме реализации проекта с начальной стадии

Проект был начат 21 ноября 2002г., на следующий день после подписания контракта.

В тот же день в Брюсселе было проведено первое заседание по Проекту. На заседании присутствовал господин Эфстатиос Даламангас – Руководитель программы ТРАСЕКА и господин Томас Ламнидис – Руководитель проекта.

Решения, принятые на заседании и рекомендации Руководителя программы были должным образом выполнены: местные эксперты были приняты на работу в офисах в Баку (Главный офис), Ташкенте, Тбилиси и Бухаресте. Первое заседание в Баку было проведено международными экспертами Проекта в ПС МПК ТРАСЕКА 3 декабря 2002 г. Офисы оснащены всем необходимым и на сегодняшний день функционируют в полном объеме.

Была установлена постоянная координация с тремя текущими проектами «Координационная группа ТРАСЕКА», «Гармонизация процедур пересечения границ», «Единая политика транзитных сборов и тарифов» и «Повышение квалификации руководящего состава транспортного сектора».

Национальные Юридические Рабочие Группы были созданы во всех (12) странах-членах, кроме Туркменистана, официальное назначение которых состоялось в середине июля 2003г. Техническое Задание для НЮРГ (**Приложение 3**), включающее в себя условия о финансировании, было подготовлено и получило одобрение Таск-менеджера 9 октября 2003 г. См. **Приложение 4** - письмо об одобрении. Далее, в соответствии с Положениями ТЗ, был составлен и разослан сторонам Перечень конкретных задач, составленный в виде таблицы индикаторов мониторинга и оценки их деятельности. См. **Приложение 5**. Были осуществлены несколько визитов координатора и руководителя Проекта с целью участия в первых (учредительных) рабочих заседаниях в Астане (см. Отчет об осуществлении проекта I), Ташкенте, Кишиневе, Киеве, Баку, Ереване. См. **Приложение 6** - Отчеты о проведении заседаний.

Были собраны многосторонние и двусторонние транспортные транзитные соглашения, составлен каталог, который в настоящее время используется для анализа на соответствие положениям ОМС и составления последующих рекомендаций.

На данном этапе Контрактор занимается задачей содействия ратификации и имплементации международных конвенции посредством проведения тренинговых программ (см. **Приложение 7** – материалы семинаров) в рамках концепции Содействия развитию торговли и транспорта, что одновременно является выполнением задачи по развитию управления и образовательным семинарам.

Спектр предлагаемых правовых инструментов, составленных и представленных на рассмотрение НЮРГ в ходе отчетного периода включает в себя: (1) Виза ТРАСЕКА: новое Техническое Приложение к ОМС по международным таможенным процедурам с применением железнодорожной накладной СМГС; Протокол изменений и дополнений к ОМС и Технические приложения к нему: о бесплатной выдаче виз, отмене залоговых депозитов на транзит грузов железнодорожным транспортом, применение нулевой ставки НДС на услуги на железнодорожном транспорте по обслуживанию перевозок в международном и транзитном железнодорожном сообщении; (2) новые Технические приложения, представленные на подписание/рассмотрение до III-ей Ежегодного Заседания МПК ТРАСЕКА (по мультимодальным перевозкам, инфраструктурным инвестициям, разрешению споров, гарантийному фонду; международным таможенным процедурам с применением железнодорожной накладной СМГС); (3) изменения и дополнения к ОМС и его Техническим Приложениям (по разрешительной системе ТРАСЕКА и облегчению транзита (см. **Приложение 16**), по политике взимания сборов в странах ТРАСЕКА (см. **Приложение 19**); и по международным конвенциям (см. **Приложение 20**)).

На более позднем этапе этого отчетного периода к Контрактору была обращена просьба о разработке проекта правового инструмента, регулирующего экспедиторскую деятельность, что в настоящее время является пробелом в транспортном законодательстве стран ТРАСЕКА. Для того, чтобы заполнить существующий пробел, несмотря на то что это не входит в объем задач, стоящих перед проектом согласно Технического Задания, Контрактор принял на себя обязательство предложить новый проект Технического Приложения к ОМС о регулировании экспедиторской деятельности.

В течение всего отчетного периода эксперты проекта осуществляли правовое обеспечение деятельности ПС МПК ТРАСЕКА по (1) подготовке к заседанию Рабочей группы Национальных секретарей и экспертов по юридическим вопросам 23-24 января 2003 года, проведенного в Баку; (2) подготовке к Заседанию Рабочей группы Национальных секретарей и экспертов по юридическим вопросам 22-23 мая 2003 года, проведенного в Ташкенте; (3) подготовке к Заседанию Рабочей Группы Национальных секретарей и экспертов по юридическим вопросам 8 октября в Ереване, а также во время III Ежегодной конференции МПК ТРАСЕКА в Ереване, 9-10 октября; (4) подготовке к заседанию глав железных дорог, портов и судоходных компаний стран ТРАСЕКА 17-18 июля (см. **Приложение 1** - подписанный Протокол и Проект плана действий); (5) по участию Координатора проекта в процессе переговоров и подготовки документов по присоединению Ирана и Афганистана к коридору ТРАСЕКА путем подписания его Основного многостороннего соглашения (см. **Приложение 2** - Дипломатические ноты).

Задача по выявлению нарушений положений ОМС и решений МПК ТРАСЕКА включена в перечень задач НЮРГ. Однако, так как первое рабочее заседание было проведено в октябре 2003 года, эксперты проекта сочли целесообразным составить свои собственные заключения, которые позже будут сравнены с заключениями НЮРГ-пп. См. Заключения в **Приложении 8**.

Наряду с указанными мероприятиями эксперты офиса Проекта в Баку осуществляли правовое обеспечение деятельности ПС МПК ТРАСЕКА, включая составление корреспонденции, участие в совместных мероприятиях, оказание технического консалтинга по вопросам, имеющим отношение к юридическим аспектам в сфере транспортного регулирования, логистики.

По завершению ряда встреч с проектом «Координационная команда ТРАСЕКА», ПС МПК ТРАСЕКА, экспертами проекта ГППГ, вопрос о Визе ТРАСЕКА был включен в Повестку дня III Ежегодного заседания МПК ТРАСЕКА в Ереване, состоявшегося 8-10 октября 2003г. Впоследствии экспертами проекта были доработаны решения Ежегодного заседания МПК ТРАСЕКА в Ташкенте, и приняты во внимание соответствующие результаты работы проекта «Гармонизация Процедур Пересечения Границ», который до настоящего времени занимался Визой ТРАСЕКА.

Контрактор убежден в правильности выбора, заявленного в первом периоде Проекта, и намерен вносить свои предложения по расширению и качественному изменению ОМС путем: (1) предложения новых поправок и дополнений к ОМС с целью повышения привлекательности условий работы перевозчиков по территории коридора ТРАСЕКА; (2) предложения новых приложений к ОМС, принятых в ходе заседания 17-18 января 2003 года (на данном этапе находящихся на рассмотрении Сторонами) о мультимодальных перевозках, инвестициях ТРАСЕКА, экспедиторской деятельности.

Задача по развитию руководства и проведению семинаров охватывает две подгруппы, - разработка Юридического справочника для перевозчиков и коммерсантов и проведение семинаров, запланированных на ноябрь/декабрь и март/апрель в рамках рабочих заседаний НЮРГ. См. Тренинговая программа, Компонент В и D, **Приложение 7**.

В дополнение к вышеизложенному, Контрактор в сотрудничестве с ПС МПК ТРАСЕКА предложил новую стратегию развития Транспортного Коридора Европа-Кавказ-Азия (ТРАСЕКА) на период 2004-2008гг.

В данном контексте были изучены все предыдущие проекты ТРАСЕКА, имеющие отношение к настоящему Проекту, и все рекомендации по ним, а также предложения и комментарии Сторон ОМС были приняты к сведению для дальнейшей проработки.

### 3 Резюме планирования работ по проекту на период до завершения проекта

#### 3.1 Проведение Рабочих заседаний НЮРГ и оценка их деятельности

Проект обеспечит эффективное функционирование Рабочих групп в соответствии с ТЗ НЮРГ, выполняющих следующие задачи:

- (а) анализ существующего законодательства и сбор необходимых данных/информации, с последующим систематическим представлением отчетов;
- (б) составление проектов юридических актов, предложение и лоббирование изменений и дополнений в ОМС и в действующее национальное законодательство с целью повышения конкурентоспособности транспортного коридора Европа-Кавказ-Азия (ТРАСЕКА);
- (в) предложение мер по дальнейшей имплементации ОМС, протоколов и технических приложений к нему.

Все НЮРГ должны собираться для проведения рабочих заседаний каждый месяц с целью формулирования и развития указанных инициатив.

Результат деятельности НЮРГ будет оцениваться по представленному Отчету о результатах проделанной работы, включающего в себя перечень рассмотренных вопросов, сделанных выводов и заключений. См. **Приложение 5** – Таблица индикаторов мониторинга и оценки.

#### 3.2 Содействие ратификации и реализации международных соглашений о транспорте и торговле

В тесном сотрудничестве с национальными Юридическими Рабочими Группами Контрактор на национальном уровне будет оказывать содействие в ратификации и реализации соглашений в сфере транспорта и торговли, (статья 4.2.3, ТЗ), которые будут перечислены в Юридическом Справочнике по Международным Соглашениям как соглашения, которые необходимо ратифицировать.

Национальные Комиссии будут информированы о предлагаемых к ратификации соглашениях через Национальных Секретарей, для их рассмотрения и последующей ратификации парламентами стран.

Комментарии к предлагаемым конвенциям и соглашениям будут включены в материалы семинаров, запланированных на ноябрь/декабрь и март/апрель в рамках проведения рабочих заседаний НЮРГ. См. Материалы семинаров, Компонент А и В, **Приложение 7**.

Кроме того, ряд специальных поэтапных мероприятий (идентификация, отбор, проведение семинаров и тренингов в рамках рабочих заседаний НЮРГ), способствующих принятию странами иных международных соглашений, перечень которых будет добавлен в Статью 2 Технического приложения к ОМС по Таможенным процедурам и обработке документов.

#### 3.3 Разработка юридического справочника

Контрактор продолжает составление юридического справочника с комментариями к Международным соглашениям, предлагаемым для присоединения Сторонам. Справочник также будет включать комментарии по ОМС, его приложениям, поправкам и дополнениям к нему; по международной разрешительной системе и системе квот по автомобильным перевозкам, а также рекомендации.

Контрактор представит проект Справочника на рассмотрение Национальных Комиссий и НЮРГ.

#### 3.4 Разработка и проведение тренинга (семинаров)

Контрактором разработана программа семинаров, которые будут проведены как часть рабочих заседаний НЮРГ. Семинары будут включать четыре независимых компонента, содержание которых изложено в прилагаемых материалах семинаров. Каждый компонент будет выполняться в два этапа, запланированных на ноябрь/декабрь и март/апрель, осуществляемых в соответствии с рабочим планом НЮРГ. См. Расписание семинаров (**Приложение 7**). По плану завершение программы семинаров совпадает с последним рабочим заседанием НЮРГ.

### 3.5 Новые Технические Приложения к ОМС

Помимо качественного улучшения содержания ОМС, планируемый результат – согласовать три юридических инструмента, сформулированных в форме Технических Приложений к ОМС: (1) по смешанным перевозкам; (2) по инвестициям ТРАСЕКА; (3) по деятельности экспедиторских компаний. См. **Приложение 10** – тексты проектов.

#### 3.5.1 Техническое Приложение к Основному Соглашению по мультимодальным перевозкам

Задача связана с обязательством ПС МПК ТРАСЕКА создать основу для согласованного развития мультимодальных перевозок по маршрутам коридора ТРАСЕКА, мониторинг которого будет осуществлять Совет глав железных дорог, портов и судоходных компаний. Протокол по вновь разработанному проекту Технического приложения к ОМС, выполненного экспертами проекта и представленного на рассмотрение сторон в ходе III-ей Ежегодной Ереванской Конференции, будет далее доработан и обсужден с НЮРГ с целью выработки юридического инструмента, применяемого для регулирования транзитных перевозок в смешанном сообщении.

В этой связи следует принять во внимание условия недавнего соглашения (подписанного 10 октября 2003г. в Ереване), заключенного между Арменией, Болгарией и Грузией (См. **Приложение 9** текст Соглашения).

Все это является частью семинаров, запланированных на ноябрь/декабрь и март/апрель в рамках рабочих заседаний НЮРГ. См. Материалы семинаров, Компонент D, **Приложение 7**.

#### 3.5.2 Проект Технического приложения по инвестициям ТРАСЕКА

Проект Технического приложения по Инвестициям ТРАСЕКА (**Приложение 10**), подготовленный экспертами проекта, был принят МПК ТРАСЕКА в ходе III-ей Ежегодной конференции, проведенной в Ереване 9-10 октября, как основа проекта Протокола о внесении изменений в ОМС, и рекомендован Сторонам к согласованию в кратчайшие сроки для его дальнейшего подписания на следующей конференции МПК ТРАСЕКА.

#### 3.5.3 Проект Технического Приложения по экспедиторской деятельности

По просьбе Сторон, и по завершению обсуждения с национальными экспедиторскими компаниями, Контрактор предложил Проект технического Приложения к ОМС по экспедиторской деятельности.

### 3.6 Гармонизация технических стандартов автомобильного транспорта

Заключения описаны в п.4.3. ниже. Этот вопрос должен быть изучен (1) на заседаниях НЮРГ; (2) в процессе консультаций экспертов проекта с местными органами власти, владельцами автотранспортных предприятий (автопарков) и частными перевозчиками.

Задача подразделена на: (1) изучение потребностей и (2) составление рекомендаций по инновационным нормативам для автотранспортного строительства и эксплуатации с целью приведения применимых в регионе ТРАСЕКА нормативов в соответствие со стандартами, установленным ЕЭК ООН. Дополнительной задачей является предложение о внедрении

стандартов ЕС по лицензированию перевозчиков и условий труда водителей для повсеместного применения в регионе.

### 3.7 Правовое обеспечение работы ПС

Совместно с ПС МПК ТРАСЕКА эксперты проекта, главным образом, будут оказывать содействие в реализации подписанных и ратифицированных протоколов, а также в лоббировании принятия не подписанных протоколов, а также консультировать текущие параллельные проекты по правовым вопросам.

### 3.8 Виза ТРАСЕКА

Мониторинг согласованных (путем подписания Протокола о внесении изменений) мер по содействию развитию торговли и транспорта на территории коридора ТРАСЕКА, т.е. введение свободного визового режима для лиц, сопровождающих гуманитарные грузы в Афганистан через коридор ТРАСЕКА, введение нулевой ставки НДС на транспортные услуги для международных грузовых перевозок в железнодорожном сообщении, и применение железнодорожной накладной СМГС в качестве транзитного таможенного документа.

### 3.9 Стратегия развития Транспортного коридора Европа-Кавказ-Азия (ТРАСЕКА) на период 2004-2008гг.

Контрактор в сотрудничестве со Сторонами ОМС и ПС предложил проект Стратегии развития транспортного коридора Европа-Кавказ-Азия на период 2004-2008гг.

### 3.10 Факторы риска, влияющие на задачи проекта

Следующие риски, рассматриваемые как действия Правительств, которые не могут быть устранены силами Проекта, были выявлены во первой стадии Проекта как риски, влияющие на текущие задачи Проекта:

- Решения принимаются в нарушение статей ОМС
- Статьи и технические приложения к ОМС не реализуются;
- МПК, Национальные Комиссии и Национальные Секретари в формате ОМС не принимают решения по ключевым вопросам, или не имеют полномочий для их принятия;
- Принимаемые решения свидетельствуют о невозможности их реализации ввиду недостаточности финансовых ресурсов в каждом отдельно взятом государстве. Этот риск рассматривается как низкий, поскольку необходимое финансирование поэтапной реализации проекта рассматривается как не предполагающее высоких затрат. Считается, что риск более высокой степени заключается в неисполнении вследствие существующего законодательства или негибкости различных организаций в принятии новых подходов;
- Решения принимаются в нарушение положений ратифицированных конвенций
- Ратифицируемые международные конвенции не выполняются

Кроме того, существуют и другие риски, которые могут быть нейтрализованы в ходе выполнения Проекта:

- Различные агентства не информированы об обязательствах, принятых сторонами по ОМС и техническим приложениям к нему. Контрактор осознает, что такая ситуация существует в ряде государств ТРАСЕКА. Тем не менее, Контрактор обеспечит осведомленность таких структур о существующих обязательствах в период проведения проекта;
- Страны-члены ТРАСЕКА принимают обязательства по условиям двусторонних или многосторонних соглашений, которые не существовали ни в период составления ТЗ проекта, ни в период составления Вступительного Отчета и Общего плана проектных работ. Однако, данный риск может быть смягчен путем введения там, где возможно, положений

предложенных проектов юридических инструментов в соглашения, вступившие в силу вне обязательств в рамках ТРАСЕКА

- НЮРГ могут работать неэффективно, не принимая во внимание положения ОМС и ТЗ для НЮРГ, тем самым препятствуя деятельности Проекта. Однако, этот риск может быть нейтрализован в значительной степени посредством проведения неформальных семинаров как часть работ по развитию управления и проведению семинаров.

## 4 Ход осуществления проекта за отчетный период

### 4.1 Юридические Рабочие Группы

#### 4.1.1 Создание Национальных Юридических рабочих Групп

Национальные Юридические Рабочие Группы были созданы во всех (12) странах ТРАСЕКА, за исключением Туркменистана, официальное назначение которых состоялось в середине июля 2003 года.

Техническое Задания НЮРГ (**Приложение 3**), включая положения о финансировании (Приложение к нему), было подготовлено, и после некоторых согласований, было получено одобрение со стороны Руководителя Программы ТРАСЕКА 9 октября 2003 г. (**Приложение 4**). ТЗ было направлено Национальным секретарям (Председатель Рабочего заседания/Модератор, в соответствии со Статьей 4.8. Положения о ПС МПК ТРАСЕКА) на следующий день -10 октября – с просьбой об определении даты первого (учредительного) заседания.

После чего, в соответствии с положениями ТЗ, были подготовлены и направлены Сторонам перечень задач, а также схема мониторинга и индикаторы оценки деятельности Рабочих групп. См. **Приложение 5** – Индикаторы мониторинга. Контрактором, Руководителем проекта и экспертами проекта были осуществлены серии визитов с целью участия в первом (инаугурационном) рабочем заседании в Киеве, Кишиневе, Ташкенте, Ереване, Баку. См. **Приложение 6** к отчетам.

Эта деятельность создала достаточное количество связей между участниками от стран-получателей, которые позволяют им продолжать плодотворный диалог (в идеале, без вмешательства извне) на основе взаимного доверия, прочных многосторонних отношений и «культуры консенсуса» между заинтересованными сторонами.

НЮРГ будут содействовать Сторонам ОМС и экспертам Проекта в правильном понимании юридических барьеров и их устранении путем гармонизации национального законодательства транзитных перевозок. Используя свой профессионализм, НЮРГ: (1) проанализируют Действующее законодательство и соберут необходимые данные/информацию, которые будут отражены в представляемых ими отчетах, а также (2) будут составлять проекты юридических актов, предложений и содействовать согласованию в Сторонах дополнений/изменений или новых технических приложений к ОМС в порядке повышения конкурентоспособности транспортного коридора Европа-Кавказ-Азия (ТРАСЕКА), а также о внесении изменений в действующее законодательство, (3) будут вносить предложения по дальнейшей эффективной имплементации ОМС. Это не полный перечень работы НЮРГ.

В зависимости от категории задания, Рабочая Группа резюмирует свои заключения в течение 3 месяцев – для краткосрочных задач, и в течение 6 месяцев – для долгосрочных задач со дня проведения первого рабочего заседания.

Результаты документируются на регулярной основе в виде обоснованных должным образом заключений в Отчете, подписанном в ходе рабочих встреч экспертами Рабочей Группы, участвующими в подготовке Отчета, и Модератором с приложением любых документов или копий, если необходимо, и передаются Проекту, национальным Комиссиям и ПС МПК ТРАСЕКА.

НЮРГ также способствуют укреплению институционального потенциала МПК ТРАСЕКА, Национальных Комиссий и Национальных секретарей ТРАСЕКА в их стремлении организовать общую юридическую базу для транзитных перевозок, для повышения конкурентоспособности коридора ТРАСЕКА в концепции оказания содействия развитию торговли и транзитных перевозок.

#### 4.1.2 Содействие созданию Многосторонней юридической рабочей группы

Контрактор содействовал ПС в подготовке встречи Национальных секретарей и экспертов по юридическим вопросам, проведенной в Ташкенте 22-23 мая 2003г. Для проведения регулярных встреч им созданы НЮРГ. Проект осуществляет мониторинг и содействует национальным рабочим группам таким образом, чтобы решения, принимаемые на национальном уровне, формировали основу для создания рабочей группы на многостороннем уровне.

В зависимости от обсуждаемой области, предложения, выработанные на базе национальных ЮРГ, будут реализованы либо на национальном, либо на многостороннем уровне, при условии консенсуса Сторон.

Те предложения, которые требуют одобрения в многостороннем формате, (предложения о внесении изменений/дополнений в ОМС/или его приложения, рекомендации для МПК ТРАСЕКА и т.д.), подлежат обсуждению на Рабочих группах по содействию торговле (Юридических РГ) на многостороннем уровне и последующему принятию на конференциях МПК.

Те предложения, что не требуют одобрения на многостороннем уровне (поправки/дополнения к ОМС/его Приложениям, рекомендации для МПК ТРАСЕКА, и т.д.), будут вынесены на обсуждение в процессе проведения встреч Юридических Рабочих Групп на многостороннем уровне и последующем окончательным обсуждением на Конференциях МПК.

Проектом не предусматривает ни финансирования, ни оснований для учреждения еще одной рабочей группы в качестве постоянного действующего рабочего органа. С другой стороны, создание Национальных юридических Рабочих групп и разработка необходимой документации, рабочих планов и определение их задач, позволяет Проекту содействовать в организации нерегулярных заседаний Многосторонней юридической рабочей группы при их целесообразности для Постоянного Секретариата и удобстве для экспертов национальных рабочих групп, - с целью обсуждения предложений в отношении новых правовых инструментов, поправок и дополнений в уже существующие.

В этой связи, и учитывая те расходы, которые были понесены проектом при организации заседаний РГ в январе и мае, рекомендуется повысить бюджет рабочих групп, создаваемых Постоянным Секретариатом, с целью участия в них экспертов по юридическим вопросам Министерств Иностраных Дел в процессе обсуждения и подписания принимаемых документов.

#### 4.2 Рабочие Заседания НЮРГ

См. **Приложение 6** - отчеты по первым рабочим заседаниям, проведенным в Узбекистане, Азербайджане, Армении, Украине, Молдове.

Деятельность Рабочих групп финансируется из средств Проекта. Следуя строгим правилам об использовании бюджетных средств, их выплата напрямую зависит от результатов работы НЮРГ, оценку которой будет осуществлять Руководитель или Координатор Проекта совместно с ПС МПК ТРАСЕКА. Бюджетные средства покрывают только затраты на проведение рабочих заседаний.

См. Таблицу и мониторинга в **Приложении 5**, обновленную в порядке отражения документов, представленных Национальными Секретарями.

#### 4.3 Содействие ратификации международных соглашений

Задача по содействию ратификации и имплементации соглашений в сфере транспорта и торговли, статья 4.2.3, ТЗ должна рассматриваться как (1) поэтапная имплементация следующих специальных задач, идентифицированных в ТЗ:

- a. ознакомление с операционной средой в каждой из стран;
- b. изучение и составление отчета по выявленным в ходе имплементации затруднениям в каждой из присоединившихся стран;
- c. помощь партнерам в решении любой проблемы посредством технического содействия;
- d. выявление возможностей для расширения спектра коммерческого страхования грузоперевозок и ответственности перевозчиков;
- e. подготовка перечня рекомендаций по предстоящим мероприятиям, особенно тех, где недостаточное инвестирование инфраструктуры или человеческий фактор затрудняет процесс имплементации.

и

(2) ряд спец. поэтапных мероприятий (идентификация, отбор, проведение семинаров и тренингов), содействующих странам в принятии ими иных международных инструментов, перечень которых добавлен в Статью 2 Технического приложения по таможенным процедурам и обработке документов к ОМС.

Проект планирует выделить срок для имплементации данной задачи – 15 месяцев (с августа 2003 до конца проекта)<sup>1</sup> – т.е. покрывающий все три оставшиеся отчетные периоды, что делает целесообразным осуществить пункты “а” и “b” в первом периоде, пункт “с” – во втором одновременно с процессом внесения дополнений и изменений по пп. “а” и “b” в третьем (завершительном) периоде.

Со времени составления ТЗ Проекта, страны добились значительного прогресса в ратификации международных конвенций, рекомендуемых ЕЭК ООН, однако их эффективной имплементации все же препятствуют:

- отсутствие необходимого государственного мониторинга или структурное укрепление и отсутствие инвестиций в соответствующее тестовое или контрольное оборудование;
- отсутствие учебных мероприятий для государственных служащих в отношении обязательств, принятых государством по новому международному законодательству;
- отсутствие информирования торговых агентов и перевозчиков об их новых правах и обязанностях;
- отсутствие внимания со стороны министерств и парламентов в установлении государственных юридических программ по модифицированию соответствующих нормативных актов и постановлений;
- отсутствие необходимых условий для коммерческого страхования всех видов;
- недопонимание со стороны должностных лиц норм международного права, касающихся транзитных перевозок;
- подписание международных конвенций по транзитным перевозкам, и не ратифицируемых в течение нескольких лет.

НЮРГ, созданные во всех 12 странах ОМС, участвуют в реализации проекта, выполняя двойственную задачу (1) главного рабочего органа, собирающего необходимые данные и (2) суда первой инстанции, дающего свою оценку практическим рекомендациям, предложенным экспертами проекта до того, как эти предложения будут представлены на рассмотрение Национальных Комиссий, Постоянного Секретариата МПК ТРАСЕКА; и далее, следует обсуждение их на многостороннем уровне.

Из всего спектра международных соглашений, предложенных проектом в своих предыдущих отчетах, по итогам обсуждений с ПС МПК ТРАСЕКА и экспертами созданных НЮРГ, Протоколом о внесении изменений и дополнений в пункт 1 статьи 2 «Международные Конвенции» Технического приложения к ОМС по таможенным процедурам и обработке документов, были включены следующие соглашения, и представлены на рассмотрение Сторон в ходе III-ей Ежегодной Конференции в Ереване:

- Международная конвенция по упрощению и гармонизации таможенных процедур, 1974, с изменениями и дополнениями;
- Международная Конвенция о проведении контроля грузов на границе, 1982;
- Конвенция о таможенном режиме, применяемом к контейнерам, переданным в пул и используемым для международных перевозок, 1994;
- Соглашение о введении технических правил для колесных транспортных средств, 1998;

<sup>1</sup> См. Общий план действий Приложение 15

- Международная Конвенция об ответственности операторов транспортных терминалов в международной торговле, 1991

Данные дополнения к Техническому Приложению будут введены после подписания Протокола на следующей Ежегодной встрече МПК ТРАСЕКА.

Комментарии по каждому из приведенных соглашений и специальные рекомендации по каждой их конвенций/соглашений содержатся в материалах семинаров (**Приложение 7**).

#### 4.4 Развитие управления и проведение тренинга (семинаров)

Данная задача разделена на два согласующихся между собой мероприятия, описанных ниже.

##### 4.4.1 Юридический Справочник

В настоящее время Контрактор разрабатывает комментированный Юридический Справочник по международным соглашениям, предложенным Сторонам для присоединения. До составления Отчета о ходе осуществления проекта Контрактор сделал запрос и получил перечень существующих международных конвенций, соглашений, многосторонних и односторонних договоров, ратифицированных Сторонами ОМС. Стороны также предоставили перечень существующих внутренних законодательных актов в транспортной сфере.

По завершению обзора полученного материала, эксперты Проекта пришли к заключению о необходимости подготовки практических рекомендаций.

В содержание Юридического справочника войдут:

- Перечень комментированных предлагаемых для присоединения международных соглашений;
- Пояснительный раздел по ОМС и Приложениям к нему, изменениям и дополнениям;
- Пояснительный раздел по международным разрешительным системам и системам квот для автомобильных перевозок;
- Рекомендации в рамках Концепции Развития торговли и транспорта

Модель Юридического справочника будет представлена на рассмотрение НС и национальным юридическим рабочим группам для дальнейшего обсуждения и проработки. По завершению детального обсуждения и консультаций с НЮРГ окончательный вариант принятой модели Справочника будет использован экспертами Проекта как окончательный вариант проекта Юридического справочника.

##### 4.4.2 Подготовка и проведение семинаров для Национальных Юридических рабочих групп МПК

Контрактор полностью осознает, что аудитория слушателей семинаров состоит из профессионалов, обладающих высоким уровнем знаний, и поэтому более важным представляется обеспечить единое понимание рассматриваемых проблем у экспертов Проекта и Сторон, нежели предоставить образовательный материал, который может представлять небольшой интерес для участников семинаров.

Необходимо подчеркнуть, что программа в своих задачах выходит за рамки тренинга, как задачи, поставленной перед проектом в его Техническом задании, что отвечает реальным требованиям Стран-бенефициаров Проекта и расширяющейся проектной деятельности.

Тренинг (семинары) состоит из следующих компонентов:

Брифинг по целям, основные обязанности, проблемы, затрудняющие имплементацию (если ратифицировано) и рекомендации по международным соглашениям согласно Резолюции 48/11 ЭСКАТО ООН по автомобильным и железнодорожным перевозкам, о мерах по

содействию перевозкам, а также по международным соглашениям, предложенным к присоединению путем внесения дополнений к п.1 Статьи 2 «Международные Конвенции» Технического приложения к ОМС по таможенным процедурам и обработке документов.

Это составная часть обязательства, данного Контрактором, по условиям ТЗ, 4.2.3 в порядке содействия ратификации и имплементации международных конвенций в области транспорта и торговли.

Другие компоненты состоят из: разъяснительной части в отношении положений основного Соглашения. Анализ фактов, выявленных Контрактором, рекомендательные меры по смягчению существующих и избежанию возможных нарушений. Особый акцент сделан на достижение общего понимания проблемы.

Каждый компонент разделен на два этапа, по плану – ноябрь/декабрь и март/апрель, в соответствии с рабочим планом НЮРГ. См. Материалы семинаров – предлагаемый план.

На семинары также выносятся документы, разработанные и представленные на рассмотрение НЮРГ в ходе отчетного периода: (1) новые технические приложения, представленные к подписанию/рассмотрению на III-ей Ежегодной конференции МПК ТРАСЕКА (по смешанным перевозкам, инфраструктурным инвестициям, урегулированию споров, гарантийному фонду, международным таможенным процедурам по ж/д накладной СМГС); (2) внесение изменений и дополнений к ОМС и его Технические приложения (по Визе ТРАСЕКА, таможенным депозитам и банковским гарантиям, применению нулевой ставки НДС на транспортные услуги в международном ж/д транзитном сообщении; по разрешительной системе ТРАСЕКА и системе квот и содействию транзитным перевозкам, по тарифной политике ТРАСЕКА; по международным конвенциям).

#### 4.5 Новые технические приложения к ОМС

##### 4.5.1 Техническое приложение по мультимодальным перевозкам

Существующая ситуация, сложившаяся в странах ТРАСЕКА, приводит ряд аргументов о необходимости нового технического приложения к ОМС:

- существующее правовое регулирование не отражает того развития, которое имело место в плане транспортных моделей, технологий и рынков;
- не существует такого действующего единого международного режима, устанавливающего ответственность за потери, повреждения или задержки, возникающие в связи с мультимодальными перевозками;
- существующая правовая база состоит из комплекса разрозненных международных конвенционных норм, предназначенных для регулирования уни-модальных перевозок, а также разнообразных региональных/субрегиональных соглашений, национальных законов и стандартизированных форм контрактов;
- как условия наступления ответственности, так и пределы ответственности сильно разнятся от случая к случаю и носят непредсказуемый характер.

Проект Технического приложения, разработанный Контрактором, предназначен для того, чтобы нейтрализовать эти неблагоприятные обстоятельства.

После консультаций с ПС МПК ТРАСЕКА и проектами ГППГ, ЕПТРТ, экспертами проекта ОЮБТП, в сотрудничестве с Координационной группой ТРАСЕКА были завершены и представлены на рассмотрение в ходе заседания Совета глав железных дорог, портов и судоходных компаний, состоявшегося 17-18 июля 2003 года в г. Баку, проекты Протокола и Плана действий. На заседании были одобрены представленные документы и эксперты Проекта и ПС получили задание составить проект нового технического приложения по мультимодальным перевозкам и о его дальнейшей разработке для последующего представления и рассмотрения Сторонами ОМС (**Приложение 10** и **Приложение 13**).

За день до начала Третьего ежегодного заседания МПК ТРАСЕКА после детального обсуждения с Национальными секретарями проект приложения был представлен на

рассмотрение МПК ТРАСЕКА. МПК ТРАСЕКА одобрила и представила данный документ как основу проекта нового технического приложения, а также рекомендовала Сторонам принять его в наиболее сжатые сроки для последующего подписания на предстоящей Ежегодной конференции МПК ТРАСЕКА.

Важно отметить, что в сентябре, после того как проект Технического Приложения к ОМС был представлен Сторонам, эксперты проекта обнаружили существование Соглашения по смешанным перевозкам между Республиками Арменией, Болгарией и Грузией, подписанное – 10 октября 2003 года (См. **Приложение 9**). Очевидно, что подписание данного Соглашения между этими тремя странами ОМС не разрешит существующие проблемы и не облегчит в нужной степени осуществление международных мультимодальных перевозок в регионе ТРАСЕКА.

#### 4.5.2 Техническое приложение по инвестициям ТРАСЕКА

В связи с потребностью проекта и, по итогам консультаций с текущими проектами ТРАСЕКА и Бенефициарами проекта, принять новый Протокол о внесении Дополнений или техническое Приложение к ОМС в ходе встречи Национальных Секретарей и экспертов по юридическим вопросам, проведенной в Ташкенте 22-23 мая 2003г., а также на основании Рекомендаций и Решений РГ ташкентской встречи, эксперты проекта составили проект нового технического приложения по инвестициям ТРАСЕКА.

Проект технического приложения об инвестициях ТРАСЕКА (**Приложение 10** и **Приложение 13**), подготовленный экспертами проекта, был детально обсужден с Национальными секретарями и экспертами по юридическим вопросам за день до проведения III-ей Ежегодной встречи МПК ТРАСЕКА в Ереване, и был представлен на рассмотрение МПК ТРАСЕКА 9-10 октября 2003г. МПК ТРАСЕКА приняла как основу проект Протокола о внесении дополнений к ОМС и рекомендовала Сторонам согласовать его в максимально возможные кратчайшие сроки для дальнейшего подписания на следующей конференции МПК ТРАСЕКА.

#### 4.5.3 Техническое Приложение по экспедиторской деятельности

Далее, по более позднему этапу текущего отчетного периода к Контрактору была обращена просьба со стороны бенефициаров составить и предложить инструмент, регулирующий экспедиторскую деятельность, где наблюдается пробел в большинстве из национальных транспортных законодательств стран ТРАСЕКА. Проблемы модельного закона были описаны в предыдущих отчетах. Чтобы заполнить данный пробел, несмотря на то, что это не входит в объем проектных задач ТЗ проекта, Контрактор вынес предложение о составлении нового проекта технического приложения к ОМС по экспедиторской деятельности (см. **Приложение 10**).

### 4.6 Гармонизация стандартов для автотранспортных средств

Согласно условиям ТЗ проекта, к Контрактору была обращена просьба предложить подходящие технические стандарты для автомобильного грузового автотранспортного строительства-и-эксплуатации, которые могли бы быть включены в приложение к ОМС по автомобильным перевозкам. Главной целью введения единых автотранспортных стандартов в странах ОМС – содействие автотранспортному потоку по коридору ТРАСЕКА. Долгосрочная перспектива – это постепенное приближение технических стандартов, существующих в странах ОМС к соответствующим техническим стандартам Европы (таким как EuroII, EuroIII), что позволило бы автотранспортным средствам стран ОМС совершать перевозки не только по территории коридора ТРАСЕКА, но на территории других европейских стран.

По итогам посещения стран ОМС и обсуждения существующих технических стандартов в странах ТРАСЕКА, было выявлено тот факт, что Минское Соглашение 1999 года по техническим стандартам, которое уже ратифицировано всеми странами ТРАСЕКА (за исключением Турции, Болгарии и Румынии), не было принято во внимание при составлении ТЗ Проекта. Данное Минское Соглашение 1999 года адекватным образом охватывает оба вопроса (строительство и

эксплуатация) в той мере, что устанавливает нормативы осевой длины и загрузки транспортных средств. (Приложение 18).

Соглашение по весу и габариту транспортных средств, подписанное в Минске, определяет предельные параметры и другие линейные параметры транспортных средств, предельный вес и осевую нагрузку, разрешенную для грузовых транспортировок по дорогам СНГ. Данное Соглашение предоставляет технологическую единогоформатную сеть дорог бывшего Советского Союза в условиях различающейся политики по развитию автотранспортной инфраструктуры в появившихся суверенных государствах, устанавливающих предельно возможные технические параметры для автодорожного транспорта международного сообщения. Соглашение также является инструментом для введения условия свободного товаропотока и сервисных услуг в сфере автодорожных перевозок, обеспечивающих одновременно и сохранность дорог, и безопасность автодорожного движения.

Из 12 стран ТРАСЕКА 9 являются сторонами Минского Соглашения. В будущем, принимая во внимание поэтапное развитие сети автодорог в странах ТРАСЕКА, международные транспортные пути, и в первую очередь, привлечение инвестиций в транспортный сектор экономики, модернизацию транспортной инфраструктуры с должным пониманием европейских практик и автодорожных строительных технологий, возникнет необходимость установить единые технические стандарты во всех странах ТРАСЕКА, максимально приближая их к Европейским.

Далее после Минского Соглашения, Контрактор выявил два нижеследующие соглашения (то же Приложение), имеющие прямое отношение к вопросам по грузовому автотранспортному строительству-и-эксплуатации:

- Соглашение по Принятию Унифицированных Технических Предписаний для колесных транспортных средств, оборудования и частей, Женева 1958
- Соглашение по Введению Международных Технических Нормативов для колесных транспортных средств, Женева 1998.

Эти два Соглашения, упомянутые выше, были ратифицированы странами-членами ТРАСЕКА в таком порядке:

- Азербайджан ратифицировал Соглашения 1958 и 1998гг.
- Болгария – Соглашение 1958г
- Румыния – оба Соглашения
- Турция – Соглашения 1958 и 1998гг
- Украина – Соглашение 1958

Кроме того, в Болгарии, Турции и Румынии уже приняли стандарты Euro II. Поэтому, на данном этапе было бы наиболее эффективной мерой – рекомендовать странам ОМС усовершенствовать текущие технические стандарты и принять более высокие тех.стандарты (Euro II or Euro III). Однако, принятие Euro II or Euro III не приемлемы для многих стран ТРАСЕКА по причине дополнительных финансовых затрат в процессе повышения уровня существующих транспортных парков. Поэтому, в порядке улучшения существующих технических стандартов в странах ОМС, Проектная Команда будет активно вовлечена в дальнейший ход проработки Минского Соглашения и трех вышеупомянутых соглашений на уровне НЮРГ, а также будет предоставлять консалтинговые услуги Сторонам по принятию высших технических стандартов в контексте этих Соглашений.

Дополнительная задача – Контрактор должен предложить способ введения стандартов ЕС по Лицензированию деятельности и Рабочему графику водителей в регионе ТРАСЕКА. Соглашение ЕС относительно автотранспортной бригадной деятельности в сфере международных автотранспортных перевозок (AEFR) широко используется и охватывает вышеупомянутые вопросы.

Все Соглашения и конвенции, упомянутые выше, должны быть представлены НЮРГ и подлежат дальнейшей проработке в ходе дискуссий для того, чтобы выявить ключевые элементы к применению в качестве дополнительных нормативов в рамках Минского Соглашения, которое

широко используется в регионе ТРАСЕКА до того, как направить их на рассмотрение ПС для дальнейшей рекомендации к принятию Сторонами.

#### 4.7 Правовое обеспечение работы ПС

Подрядчик определяет эту задачу как содействие развитию институциональной базы ТРАСЕКА с целью создани условий успешного выполнения положений Основного Многостороннего Соглашения.

На протяжении всего проектного периода сотрудники проекта предоставляли техническое содействие ПС МПК ТРАСЕКА в выполнении следующих задач:

- подготовка к заседанию глав администраций железных дорог, портов и судоходных компаний стран – членов ТРАСЕКА, проходившему 17-18 июля (см. **Приложение 1** – копия подписанного Протокола и Плана действий). Создание Совета глав администраций железных дорог, портов и судоходных компаний стран – членов ТРАСЕКА было одобрено Заключительными резолюциями II ежегодной конференции МПК ТРАСЕКА (**Приложение 13**);
- подготовка к проведению заседания Рабочей Группы Национальных секретарей и юридических экспертов 8 октября в Ереване и III Ежегодной конференции МПК ТРАСЕКА в Ереване, 9-10 октября 2003 г. (См. Повестку дня Конференции в **Приложении 11** и **Приложение 7** – обзор представленных протоколов, а также Повестку дня заседания Национальных секретарей в **Приложении 12**);
- активное участие Координатора проекта в содействии присоединению Ирана и Афганистана к коридору ТРАСЕКА путем вступления в Основное многостороннее соглашение (см. **Приложение 2 – Дипломатические ноты**).

а) Координатор проекта принимал активное участие в переговорах и организации встреч с официальной делегацией Афганистана в ПС МПК ТРАСЕКА, Баку, с целью завершения оформления намерения о присоединении Афганистана к ОМС. (См. **Приложение 14** – Протокол встречи). Во время визита делегации Афганистана в Баку был завершён процесс обсуждения процедурных вопросов, связанных со вступлением Афганистана в ОМС. В результате чего министр иностранных дел Афганистана сделал официальное заявление о намерении Афганистана присоединиться к ОМС 23 августа, 2003 (см. **Приложение 2** официальная нота МИД стране-депозитарию ОМС). Кроме того, афганская делегация получила официальное приглашение к участию в заселании 3-ей ежегодной конференции ТРАСЕКА в Ереване, и приняла в ней участие в лице г-на Мохаммеда Фарука Бараки, руководителя отдела регионального сотрудничества департамента международных экономических отношений МИД и г-на Гаус Мохаммед Бахир, президента департамента международного транзита Министерства торговли, г-на Мохаммеда Исмаил Ибрагими, директора департамента международных отношений министерства транспорта;

б) В течение отчетного периода координатор проекта, по просьбе ПС, продлил консультации с представителями посольства Ирана. Официальная встреча была проведена с 3 секретарем посольства Ирана. Во время которой координатор проекта пояснил все детали процедуры подачи заявки о намерении Ирана присоединиться к ОМС. В результате чего, Министр иностранных дел Ирана сделал официальное заявление о намерении Исламской Республики Иран вступить в ОМС 18 сентября 2003 г. (см. **Приложение 2** – официальная нота МИД стране-депозитарию). Кроме того, иранская делегация получила официальное приглашение к участию в заселании 3-ей ежегодной конференции ТРАСЕКА в Ереване, и приняла в ней участие в лице г-на Хонсари Масуд, заместителя министра автомобильного транспорта и перевозок и г-на Эваз Бахманзаде, главы департамента автодорог и перевозок.

Вместе с тем, сотрудниками проекта офиса в Баку непрерывно предоставлялись консалтинговые услуги ПС, включая составление проектов писем, мониторинг совместной деятельности, технический консалтинг по вопросам, связанным с транспортным законодательством и логистикой.

Кроме того, Подрядчик оказывал содействие в реализации параллельных проектов посредством ПС МПК ТРАСЕКА.

В этот период сотрудниками проекта были установлены тесные связи с новым проектом ТАСИС «Повышение квалификации высшего руководящего состава транспортного сектора». Принимая во внимание тесную взаимосвязь задач, перед двумя проектами, судя по содержанию их технических заданий, в части образовательных семинаров, сотрудники проекта согласились о координации своих действий в этой части проектных работ.

Согласование действий на уровне руководителей двух проектов имело место во время Конференции в Ереване 9-10 октября, а также обсуждалось координатором проекта ОЮБТП, вместе с проектом Координационная группа ТРАСЕКА и представителями проекта CDSTSO в Ташкенте 23 октября 2003 г.

С целью достижения:

- Максимального согласования деятельности двух проектов;
- Максимальной эффективности образовательных программ;
- Согласования задач, поставленных в ТЗ;
- И, что наиболее важно, во избежание дублирования,

Эксперты проекта согласились о взаимном участии экспертов двух проектов в проведении тренингов проекта CDSTSO и заседаний НЮРГ проекта ОЮБТП в той части, в какой они затрагивают вопросы содействия развитию торговли.

#### 4.8 Система Виза ТРАСЕКА

Учитывая важность системы Виза ТРАСЕКА для содействия развитию торговли и транспорта в условиях расширения и интенсификации экономических связей, Подрядчик, в сотрудничестве с ПС, проектами ГППГ, Координационная группа ТРАСЕКА и Национальными секретарями ТРАСЕКА, выполняет обособленный пласт мероприятий, направленный на принятие и выполнение соответствующих решений МПК.

Для этого, с учетом Итоговых резолюций Ежегодного заседания МПК ТРАСЕКА, проведенного в Ташкенте 24-25 апреля 2003 г., консультаций с экспертами ПС и текщими проектами, Подрядчик рекомендовал вынести на обсуждение Рабочей группы Национальных секретарей и юридических экспертов МИД, проходившего в Ташкенте 22-23 мая 2003 г., включение вопроса о Виза ТРАСЕКА в Повестку дня заседания МПК ТРАСЕКА в Ереване, а именно, предложив подписать Протокол об изменениях и дополнениях в ОМС, а также обсудить этот вопрос внутри Национальных комиссий ТРАСЕКА до заседания.

Протокол был подписан в ходе III Ежегодной конференции МПК ТРАСЕКА. Ратификационные процедуры были начаты во всех странах, подписавших протокол. В этой связи следует отметить, что 13 мая 2003 г., Миллий Маджлис (парламент) Республики Азербайджан ратифицировал Итоговые резолюции Второй ежегодной конференции МПК ТРАСЕКА (Ташкент, апрель 2002), и Республика Азербайджан стала первой Стороной ОМС, завершившей внутригосударственные процедуры по реализации Итоговых резолюций, в частности, по система ТРАСЕКА Виза<sup>2</sup>.

Необходимо отметить, что это первое изменение в ОМС с 1998 г. Несмотря на то, что указанные изменения и новое Техническое приложение были одобрены на Второй ежегодной конференции в Ташкенте, и рекомендованы Сторонам для принятия, Стороны не смогли прийти к согласию.

Протокол об изменениях был принят следующим образом:

- Армения, Азербайджан, Киргизия, Молдова, Румыния, Таджикистан – принят полностью;
- Казахстан, Турция, Болгария, Грузия и Украина – приняли с оговорками;
- Узбекистан не подписал протокол за отсутствием у представителя Узбекистана соответствующих полномочий.

<sup>2</sup> Система включает в себя положения о применении накладной СМГС при международном таможенном транзите грузов, применение нулевой ставки НДС на услуги в международном грузовом железнодорожном сообщении, неприменение таможенных депозитов, банковских гарантий, страховых полисов и финансовых гарантий на товары, перевозимые транзитом железнодорожным транспортом.

(см. Приложение 17 – текст Протокола о внесении изменений)

#### 4.9 Дополнительная проектная деятельность

Выполнение двух описанных ниже задач не потребует ни дополнительных средств, ни дополнительного привлечения экспертов Подрядчика. Это также не мешает Подрядчику выполнить другие проектные задачи, принятые на себе по Техническому заданию, своевременно и должным образом, за исключением тех отклонений, которые отдельно обоснованы в Отчетах и не связаны с этой дополнительной деятельностью.

Дополнительная проектная деятельность, тем не менее, вызвала перераспределение времени, затрачиваемого экспертами проекта на выполнение проектных задач и их реструктуризацию, которые отражены в обновленном Общем плане деятельности, в приложении к настоящему отчету. (Приложение 15)

##### 4.9.1 Проект технического приложения к ОМС об экспедиторской деятельности

Деятельность и причины, вызвавшие необходимость ее дополнения в объем работ, выполняемый Подрядчиком, были приведены ранее в Отчете. (4.1.3).

##### 4.9.2 Стратегия развития Транспортного коридора Европа-Кавказ-Азия (ТРАСЕКА) на период 2004-2008 гг.

В соответствии с Рекомендациями и Решениями Рабочей Группы Национальных секретарей и юридических экспертов, проведенной в Ташкенте, 22-23 мая 2003 г., вопрос о разработке новой стратегии развития Транспортного коридора Европа-Кавказ-Азия (ТРАСЕКА) на период 2004-2008 был включен в Повестку дня III Ежегодного заседания (Конференции) МПК ТРАСЕКА в Ереване в качестве одного из основных.

По просьбе ПС МПК ТРАСЕКА и на основании Рекомендаций и решений заседания Рабочей Группы Национальных секретарей и юридических экспертов, проходившего в Ташкенте в рамках концепции Содействия развитию торговли и транспорта, Подрядчиком был разработан проект Стратегии развития транспортного коридора Европа-Кавказ-Азия (ТРАСЕКА) на период с 2004-2008 гг. За 40 дней до начала Конференции ПС МПК ТРАСЕКА был направлен проект этой концепции всем Сторонам ОМС и Национальным секретарям – для получения комментариев с их стороны. Комментарии по документу получены не были, за исключением незначительных замечаний со стороны Азербайджана перед обсуждением документа на заседании Рабочей группы Национальных секретарей и юридических экспертов, проходившем 8 октября 2003 г. в Ереване. В ходе заседания НС координатором проекта был представлен проект и сделаны необходимые разъяснения по нему. После обсуждения Национальными секретарями проект Стратегии был представлен на рассмотрение МПК ТРАСЕКА в качестве основы для последующей доработки документа.

В соответствии с Итоговыми резолюциями 3 Ежегодного заседания МПК ТРАСЕКА, проект стратегии развития транспортного коридора ТРАСЕКА на 2004-2008 гг. был принят для последующей доработки.

Таким образом, новая стратегия развития транспортного коридора ТРАСЕКА на 2004-2008 гг. Подлежит дальнейшему обсуждению и доработке экспертами Проекта, ПС и национальными секретарями и Национальными комиссиями с учетом предложений, комментариев и рекомендаций Сторон ОМС.

#### 4.10 Внешние связи проекта

В течение отчетного периода эксперты проекта провели следующие встречи:

##### A. Национальные секретари стран-участниц ОМС

##### B. Официальные лица:

Заместитель Министра Транспорта и Коммуникаций Армении	г-н Грант Бегларян
Глава Департамента Внешних Связей, Государственный Таможенный Комитет Армении	г-н Грант Григорьян
Министр Транспорта Азербайджанской Республики	г-н Зия Мамедов
Заместитель Главы Азербайджанской Государственной Железной Дороги	г-н Муса Панахов
Министр Транспорта и Коммуникаций Грузии	г-н Мераб Адеишвили
Заместитель Министра Транспорта и Коммуникаций Грузии	г-н Георгий Нижирадзе
Глава порта Поти	г-н Джамал Инаишвили
Глава порта Батуми	г-н Джамбул Нинидзе
Глава Грузинской Железной Дороги	г-н Акакий Чхаидзе
Глава Туркменской Железной Дороги	г-н Ораз Худабердиев
Глава Департамента Транспорта и Коммуникаций Кабинета Министров Туркменистана	г-н Курбан Аширов
Глава Департамента по Международному Транзиту Министерства Торговли Исламского Государства Афганистан	г-н Гоус М. Бахири
Заведующий Отделом Регионального сотрудничества Департамента Международных Экономических Отношений Министерства Иностраных Дел Исламского Государства Афганистан	г-н Мохаммед Ф. Бараки
Иранская Железная Дорога, Директор Департамента Международных Отношений	г-н А. Джаханди
Посольство Афганистана в Москве	г-н Гулам Сакхи Гайрат
Представитель Европейской Комиссии в Казахстане, Советник	г-н Брайан Толл
Консультант Европейской Комиссии	г-н Стефано Ди Карро

Посольство США в Армении	г-н Давид Лэттэни
Министр Транспорта и Коммуникаций Казахстана	г-н Толеп Байтенелов
Турецкая Государственная Железная Дорога	г-н Иззет Ишик
Союз Производителей и Предпринимателей Армении	г-н Арсен Гхазарян

##### C. Экспедиторские компании:

Заведующий Отделом сбыта «Brecknell Services LTD»	г-н Владимир Светлин
Директор Международной Экспедиторской Консалтинговой компании «Discordia»	г-н Марин Мичилов
Директор предприятия Schenker Stinnes Logistics	г-н Минко Василевски
Исполнительный директор экспедиторской компании Navi Sped	г-н Владимир Господинов
Главный менеджер международной экспедиторской компании Trans Makers Ltd	г-н Михаил Михайлов
Представитель Экспедиторской грузовой компании Doctransshipment Poti	г-н Гоша Кургелия
Член исполнительного комитета Международной Ассоциации Первозчиков, Турция	г-жа Мине Кая
Советник президента компании Caspian TransCo Inc.	г-н Аваз Гусейнов
Представитель International Transport Ltd.	г-н Мехмет Сагыроглы

##### D. Мониторинг

Монитор, Грузия,	г-н Торнике Готстридзе
Монитор, Тасис и Балканы/ Программа мониторинга карт, Молдова,	г-жа Людмила Радаутан
Монитор, Тасис и Балканы/ Программа мониторинга карт, Молдова,	г-жа Марина Андреянова
Монитор Тасис в Армении,	г-н Армен Мелкумян

Е. Параллельные Проекты:

Гармонизация Процедур Пересечения Границ

Единая Политика по Транзитным Расценкам и Тарифам

Координационная Группа, офисы в Азербайджане, Средней Азии, Украины

Повышение Квалификации Сотрудников Высшего Звена в Транспортном Секторе



## ОТЧЕТ ОБ ИСПОЛЬЗОВАНИИ РЕСУРСОВ

Название проекта: Общая юридическая база для транзитных перевозок		Номер контракта: 2002/027-526		Страны бенефициары: Армения, Азербайджан, Болгария, Грузия, Казахстан, Кыргызстан, Молдова, Румыния, Таджикистан, Турция, Туркменистан, Украина, Узбекистан.		Стр.: 1 из 1	
Планируемый период: июнь 2003 - ноябрь 2003		Подготовлен: ноябрь 2003 года		Консультант ЕС: Lamnidis & Associates			
Цели проекта: Определение правовых барьеров и их устранение посредством гармонизации национального законодательства в области транзитных перевозок, путем присоединения к предложенным приоритетным международным конвенциям, разработки закона о мультимодальных транзитных перевозках/ Протокола(ов) изменений, приложений или дополнений к ОМС.							
РЕСУРСЫ/ВКЛАД	ЗАПЛАНИРОВАНО ВСЕГО	ПЕРИОД ПЛАНИРОВАНИЯ 20.05.2003 – 19.11.2003	ПЕРИОД РЕАЛИЗАЦИИ 20.11.2002 – 19.05.2003	РЕАЛИЗОВАНО ВСЕГО	ОСТАТОК		
<b>ПЕРСОНАЛ</b>							
<i>Международные эксперты, нанимаемые на полный период</i>							
Руководитель проекта	440	118	129	247	193		
Старший эксперт	528	122	125	247	281		
<i>Международные эксперты, нанимаемые на неполный период</i>							
Старшие эксперты	518	209	244	453	65		
<i>Местные эксперты</i>							
Старшие эксперты	1.320	224	215	439	881		
Младшие эксперты	1.452	230	75	305	1.147		
<b>Итого</b>	<b>4.258</b>	<b>903</b>	<b>788</b>	<b>1.691</b>	<b>2.567</b>		
<b>РАСХОДЫ НА ЗАРПЛАТУ И ВОЗНАГРАЖДЕНИЯ</b>							
<i>ПС и НС</i>	182.700	3.900	178.800	182.700	0		
<i>РАБОЧАЯ ГРУППА</i>	30.000	21.511	15.202	36.713	-6.713		
<i>Оборудование и мебель</i>	25.000	1.384	24.219	25.603	-603		
<b>Итого</b>	<b>212.700</b>	<b>26.795</b>	<b>218.221</b>	<b>245.016</b>	<b>-7.316</b>		
<b>ДРУГОЙ ВКЛАД</b>							
<b>Итого</b>	<b>587.300</b>	<b>154.829</b>	<b>140.227</b>	<b>295.056</b>	<b>267.244</b>		
<b>ОБЩИЙ ИТОГ</b>	<b>800.000</b>	<b>181.624</b>	<b>358.448</b>	<b>540.072</b>	<b>259.928</b>		

## ОБЩИЙ ПЛАН РЕЗУЛЬТАТОВ

Название проекта: Общая юридическая база для транзитных перевозок		Номер контракта: 2002/027-526	Страны бенефициары: Армения, Азербайджан, Болгария, Грузия, Казахстан, Кыргызстан, Молдова, Румыния, Таджикистан, Турция, Туркменистан, Украина, Узбекистан.	Стр.: 1 из 1
Подготовлен: ноябрь 2003 года		Консультант ЕС: Lamnidis & Associates		
Результаты	Откл. от первон. плана	Причина отклонения	Ограничения и предположения	
Национальные Рабочие Группы (НЮРГ) созданы и эффективность деятельности обеспечены к 07/2003	10%	Задержка в назначении членов НЮРГ органами власти некоторых из Сторон (см Отчет I)	Выполнение НЮРГ своих обязательств	
Конвенции предложены и доведены до сведения Сторон через МПК ТРАСЕКА к 10/2003	0%	без отклонений	Выполнение правительств Сторон ОМС выполнять свои обязательства	
Руководство по международным конвенциям частично разработано к 11/2003	0%	без отклонений	Ограничения не предусмотрены	
Семинары для НЮРГ разработаны и частично проведены к 11/2003	0%	без отклонений	Ограничения не предусмотрены	
Составлены проекты новых Технических приложений к ОМС:	0%	без отклонений	Ограничения не предусмотрены	
а. о смешанных транзитных перевозках – составлен и согласован к 10/2003				
б. об инвестициях ТРАСЕКА составлен и согласован к 10/2003				
Современные технические стандарты для автотранспортных средств: потребности изучены к 10/2003	15%	Задержка в создании НЮРГ, что привело к задержке представления информации Сторонами	Адекватная подача информации НЮРГ	
Предоставлено правовое обеспечение деятельности ПС МПК ТРАСЕКА	0%	без отклонений	Ограничения не предусмотрены	
Финансирование предоставлено, выплаты произведены к 07/2003	0%	без отклонений	Ограничения не предусмотрены	
Введена система ТРАСЕКА Виза и согласована с МПК 10/2003	0%	без отклонений	Ограничения не предусмотрены	
Разработан и предложен проект Стратегии развития ТРАСЕКА на период 2004-2008 гг. - к 10/2003	0%	без отклонений	Ограничения не предусмотрены	

## 5 Планируемая деятельность на следующий отчетный период

### 5.1 Рабочие заседания НЮРГ и оценка их деятельности

Каждая НЮРГ будет собираться для заседания ежемесячно. Планируется проведение 6 рабочих заседаний в период с декабря 2003 по март /апрель 2004г.

Результаты деятельности НЮРГ будут оценены по представленному Отчету о проделанной работе, который должен состоять из перечня рассмотренных вопросов, выводов по каждому из них и обоснованных заключений. См. Приложение 5 – Индикаторы мониторинга и оценки.

### 5.2 Содействие ратификации международных соглашений

Задача по содействию ратификации и имплементации соглашений в сфере транспорта и торговли, статья 4.2.3, ТЗ должна рассматриваться как (1) поэтапная имплементация следующих специальных задач, идентифицированных в ТЗ:

- a. ознакомление с операционной средой в каждой из стран;
- b. изучение и составление отчета по выявленным в ходе имплементации затруднениям в каждой из присоединившихся стран;
- c. помощь партнерам в решении любой проблемы посредством технического содействия;
- d. выявление возможностей для расширения спектра коммерческого страхования грузоперевозок и ответственности перевозчиков;
- e. подготовка перечня рекомендаций по предстоящим мероприятиям, особенно тех, где недостаточное инвестирование инфраструктуры или человеческий фактор затрудняет процесс имплементации.

и

(2) ряд спец. поэтапных мероприятий (идентификация, отбор, проведение семинаров и тренингов), содействующих странам в принятии ими иных международных инструментов, перечень которых добавлен в Статью 2 Технического приложения по таможенным процедурам и обработке документов к ОМС.

Проект планирует выделить срок для имплементации данной задачи – 15 месяцев (с августа 2003 до конца проекта)<sup>3</sup> – т.е. покрывающий все три оставшиеся отчетные периоды, что делает целесообразным осуществить пункты "а" и "b" в первом периоде, пункт "с" – во втором одновременно с процессом внесения дополнений и изменений по пп."а" и "b" в третьем (завершительном) периоде.

НЮРГ, созданные во всех 12 странах ОМС, вовлечены в задачу реализации проекта, выполняя двойственную задачу (1) главного рабочего органа, собирающего необходимые данные и (2) суда первой инстанции, дающего свою оценку практическим рекомендациям, предложенным экспертами проекта до того, как эти предложения будут представлены на рассмотрение в многостороннем формате.

Как часть проектной задачи "развитие руководства и обучение (семинары)", описанной в статье 4.2.4 Технического задания, планируется провести ряд семинаров в рамках заседаний НЮРГ. Семинары будут охватывать 4 независимых компонента - "А" и "В" из которых направлены на значительное облегчение задачи содействия внедрению следующих международных конвенций и соглашений:

(1) международные соглашения, рекомендованные Резолюцией ООН ЭСКАТО 48/11 о перевозках автомобильным и железнодорожным транспортом и о мерах по их облегчению, с кратким описанием целей, основных обязательств, проблемах, связанных с их реализацией (при ратификации) и рекомендациями:

<sup>3</sup> См. Общий план действий Приложение 15

- Конвенция о дорожном движении, 1968 и Конвенция о дорожных знаках и сигналах 1968
- Конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки МДП 1975
- Таможенная конвенция о временном ввозе дорожных транспортных средств для коммерческих целей 1956
- Таможенная конвенция о контейнерах 1972
- Конвенция о гармонизации проведения контроля грузов на границе 1982
- Конвенция о договоре международной перевозки грузов (КДПГ) 1956

и

(2) Международные соглашения, предлагаемые для присоединения путем внесения дополнений в пункт 1 статьи 2 Технического приложения к ОМС по таможенным процедурам и обработке документов, с кратким описанием целей, основных обязательств, и целесообразности участия в них (причины, по которым они предлагаются Подрядчиком):

- Международная Конвенция об упрощении и гармонизации таможенных процедур, 1974 с изменениями и дополнениями ;
- Конвенция о таможенном режиме, применяемом к контейнерам, переданным в пул и используемым для международных перевозок , 1994;
- Соглашение о введении технических правил для колесных транспортных средств 1998;
- Конвенция об ответственности операторов транспортных терминалов в международной торговле 1991

Основной задачей этой деятельности является достижение единого понимания Сторонами проектной деятельности и разработка общей программы действий, которая была бы направлена на устранение негативных факторов, связанных с недостаточной активностью стран а области международного транспортного права.

Необходимо подчеркнуть, что программа в своих задачах выходит за рамки тренинга, как задачи, поставленной перед проектом в его Техническом задании, что отвечает реальным требованиям Стран-бенефициаров Проекта и расширяющейся проектной деятельности.

Альтернативное предложение сторонам будет заключаться в включении рекомендованных положений международных договоров в области транзитных перевозок в национальное законодательство. Примером может служить распространение рамочного соглашения о грузовых транзитных перевозках ASEAN 1998 г. в странах юго-восточной Азии. В этом отношении Проект может получить поддержку ЭСКАТО ООН, которая координирует эту работу. Соглашение остается итоговым проектом, не будучи ратифицированным/принятым всеми государствами, однако его положения были учтены в национальных законах и получили реализацию.

### 5.3 Развитие управления и тренинг (семинары)

#### 5.3.1 Составление юридического справочника к международным соглашениям

Эксперты проекта продолжают подготовку комментированного Юридического справочника к международным соглашениям, рекомендованным Сторонам для присоединения.

Справочник будет составлен из:

- перечня комментированных предлагаемых для присоединения международных соглашений;
- пояснительного раздела по ОМС и Приложениям к нему, изменениям и дополнениям;
- пояснительного раздела по международным разрешительным системам и системам квот для автомобильных перевозок;
- рекомендаций в рамках Концепции Развития торговли и транспорта

Первая часть включает два раздела: международные соглашения, рекомендованные ООН ЭСКАТО резолюцией 48/11 и рекомендованные Контрактором для ратификации странами ОМС. Кроме того, справочник включает в себя пояснения по разделу по ОМС и Приложениям к нему, изменениям и дополнениям; по международным

разрешительным системам и системам квот для автомобильных перевозок; рекомендаций в рамках Концепции Развития торговли и транспорта

Из всего спектра международных соглашений, предложенных проектом в своих предыдущих отчетах, по итогам обсуждений с ПС МПК ТРАСЕКА и экспертами созданных НЮРГ, Протоколом о внесении изменений и дополнений в пункт 1 статьи 2 «Международные Конвенции» Технического приложения к ОМС по таможенным процедурам и обработке документов, были включены следующие соглашения, и представлены на рассмотрение Сторон в ходе III-ей Ежегодной Конференции в Ереване:

- Международная конвенция по упрощению и гармонизации таможенных процедур, 1974, с изменениями и дополнениями;
- Конвенция о таможенном режиме, применяемом к контейнерам, переданным в пул и используемым для международных перевозок, 1994;
- Соглашение о введении технических правил для колесных транспортных средств, 1998;
- Международная Конвенция об ответственности операторов транспортных терминалов в международной торговле, 1991

Контрактор представит Справочник Национальным комиссиям и ПС, а также НЮРГ.

### 5.3.2 Разработка и проведения тренинга (семинаров)

Экспертами проекта была разработана и будут проведены семинары как часть рабочих заседаний НЮРГ. Семинары будут состоять из компонентов, которые описаны в Материалах семинаров, прилагаемых к Отчету. Каждый из компонентов будет представлен в двух частях, планируемых на ноябрь/декабрь 2003 г. и март/апрель 2004 г., что укладывается в план работы НЮРГ. См. График семинаров в приложении. (**Приложение 7**). Планируется, что программа будет завершена вместе с последним рабочим заседанием НЮРГ.

## 5.4 Новые Технические приложения к ОМС

Помимо качественного изменения ОМС, планируемым результатом станут три правовых документа, сформулированных в виде технических приложений к ОМС: (1) о мультимодальных перевозках; (2) об инвестициях ТРАСЕКА и урегулировании споров; (3) об экспедиторской деятельности.

### 5.4.1 Проект Технического приложения к ОМС по мультимодальным перевозкам

Задача связано с обязательством, принятым на себя ПС МПК ТРАСЕКА, по разработке платформы для согласованного развития мультимодальных (смешанных) перевозок по маршрутам коридора ТРАСЕКА, которые подлежат мониторингу со стороны Совета глав администраций железных дорог, портов и судоходных компаний. Протокол по разработанному экспертами Проекта проекту технического приложения к ОМС и представленный Сторонам в ходе III Конференции в Ереване, подлежит дальнейшее доработке и согласованию с НЮРГ для придания ему значения практически реализуемого правового инструмента, регулирующего транзитные перевозки в смешанном сообщении.

В этой связи должны быть учтены положения недавно заключенного (подписанного 10 октября 2003 г. в Ереване) соглашения о смешанных перевозках между Арменией, Болгарией и Грузии. См. **Приложение 9** – копию аутентичного текста.

Этот вопрос также станет предметом семинаров. См. Программу семинаров, Компонент D, **Приложение 7**.

#### 5.4.2 Проект Технического приложения по инвестициям ТРАСЕКА

Эксперты проекта планируют обсуждение в Сторонах ОМС проекта Технического приложения по инвестициям ТРАСЕКА (**Приложение 10**), с тем, чтобы подписать проект в ходе следующей Ежегодной конференции МПК ТРАСЕКА.

#### 5.4.3 Проект Технического приложения об экспедиторской деятельности

Подрядчик планирует вести мониторинг и дальнейшее обсуждение предложенного проекта Технического приложения об экспедиторской деятельности, который должен заполнить пробел в транспортном регулировании в странах ТРАСЕКА, посредством двусторонних и многосторонних консультаций с экспедиторскими компаниями (являются отдельной целевой группой).

Проекты будут представлены НЮРГ до вынесения на рассмотрение Национальными комиссиями ТРАСЕКА, ПС и МПК.

#### 5.5 Гармонизация технических стандартов для автотранспортных средств

Вопрос подлежит изучению (1) НЮРГ; (2) путем консультаций экспертов Проекта с национальными органами власти, владеющими парками автотранспортных средств и частными операторами перевозок.

Задача разбита на две части: (1) изучение нужд и (2) рекомендации по нормативным инновациям для эксплуатации и производства автотранспортных средств, с целью приведения их в соответствие с правилами ЕЭК ООН, применительно к автотранспортным средствам, эксплуатируемым в регионе ТРАСЕКА. Дополнительной задачей является составление рекомендаций по адаптации европейских правил лицензирования операторов автоперевозок и правил работы водителей грузового автомобильного транспорта для применения в регионе ТРАСЕКА.

#### 5.6 Правовое обеспечение ПС МПК ТРАСЕКА

Вместе с ПС МПК ТРАСЕКА эксперты Проекта в предстоящем периоде будут вести мониторинг реализации подписанных и ратифицированных протоколов, и содействовать согласованию тех протоколов, которые не были подписаны. Кроме того, будет предоставляться консалтинг текущим параллельным проектам.

#### 5.7 Виза ТРАСЕКА

Мониторинг реализации согласованных (посредством подписанных протоколов об изменениях) мер, направленных на содействие развитию торговли и транспорта в коридоре ТРАСЕКА, в частности, бесплатной выдачи виз для лиц, сопровождающих гуманитарные грузы в Афганистан по коридору ТРАСЕКА, применение 0% ставки НДС на транспортные услуги международном железнодорожном сообщении. Протокол о внесении изменений в ОМС был подписан следующим образом:

- Армения, Азербайджан, Болгария, Грузия, Киргизская Республика, Молдова, Румыния, Таджикистан – принят полностью;
- Казахстан, Турция и Украина – подписан с оговорками;
- Узбекистан не подписал Протокол ввиду отсутствия у представителя полномочий на его подписание.

В последующем Проект будет действовать посредством НЮРГ с тем чтобы: (1) отслеживать и содействовать реализации системы в странах, полностью принявших поправки; (2) содействовать приведению норм внутреннего права в соответствие в тех странах, которые приняли протокол с оговорками из-за противоречий с национальным правом (например, в Грузии); (3) работать над получением согласия страны, не подписавшей протокол (Узбекистан).

## 5.8 Стратегия развития Транспортного коридора Европа-Кавказ-Азия (ТРАСЕКА) на период 2004-2008 гг.

Контрактор принял на себя обязательство подготовить, в сотрудничестве с ПС и Сторонами ОМС, проект Стратегии развития транспортного коридора ТРАСЕКА на 2004-2008 гг.

В соответствии с Итоговыми резолюциями 3 Ежегодного заседания МПК ТРАСЕКА, проект стратегии развития транспортного коридора ТРАСЕКА на 2004-2008 гг. был принят для последующей доработки.

Новая стратегия развития транспортного коридора ТРАСЕКА на 2004-2008 гг. подлежит дальнейшему обсуждению и доработке экспертами Проекта, ПС и национальными секретарями и Национальными комиссиями с учетом предложений, комментариев и рекомендаций Сторон ОМС.

## 5.9 Внешние связи проекта

Проект намерен продолжать сотрудничество со следующими партнерскими организациями: Всемирный Банк, ЭСКАТО ООН, Всемирная таможенная организация, ЕЭК ООН, Всемирной торговой организации.

## 5.10 Факторы риска, которые могут отразиться на результатах проекта Risk

В том случае если Национальные секретари, НЮРГ, Национальные комиссии в своей деятельности будут отдавать приоритет развитию и интенсификации регионального сотрудничества в области содействия развитию торговли и транспорта, в соответствии с целями и задачами ОМС, можно предположить, данный фактор станет наиболее значимым и даже решающим для достижения проектных задач.

## 5.11 Дополнительное привлечение местных экспертов

С учетом того, что НЮРГ вступили в активную фазу своей деятельности, а также с учетом замечаний монитора в последнем отчете, руководство проекта приняло решение о дополнительном найме местных экспертов в большинстве стран ОМС. Это позволит проводить непрерывный мониторинг исполнения решений III Ежегодной конференции в Ереване, а также задач, поставленных перед НЮРГ Техническим Заданием для НЮРГ. Планируемое время завершения найма – февраль 2004.

## ПЛАН ДЕЙСТВИЙ НА СЛЕДУЮЩИЙ ПЕРИОД

<b>Название проекта:</b> Общая юридическая база для транзитных перевозок	<b>Номер контракта:</b> 2002/027-526	<b>Страны бенефициары:</b> Армения, Азербайджан, Болгария, Грузия, Казахстан, Кыргызстан, Молдова, Румыния, Таджикистан, Турция, Туркменистан, Украина, Узбекистан.	Стр.: 1 из 1							
<b>Планируемый период:</b> декабрь 2003 – май 2004	<b>Подготовлен:</b> май 2003 года	<b>Консультант ЕС:</b> Lamnidis & Associates								
<b>Цели проекта:</b> Определение правовых барьеров и их устранение посредством гармонизации национального законодательства в области транзитных перевозок, путем присоединения к предложенным приоритетным международным конвенциям, разработки закона о мультимодальных транзитных перевозках/ Протокола(ов) изменений, приложений или дополнений к ОМС.										
ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ	ПЕРИОД ВРЕМЕНИ 2003/2004 (месяцы)						РЕСУРСЫ			
	декабрь	январь	февраль	март	апрель	май	ПЕРСОНАЛ		ОБОРУД. И МЕБЕЛЬ	ПРОЧЕЕ
							Межд.	Местн.		
Проведение рабочих заседаний НЮРГ и оценка результатов их деятельности							40	160	Используются оборудование и мебель либо предоставл. ПС ТРАСЕКА либо Проектом	Расходы на секретариат, поездки и т.д.
Содействие ратификации международных конвенций и других соглашений							40	110		
<ul style="list-style-type: none"> <li>a. исследование наиболее широкого распространения страхования ком. рисков в отношении грузов и ответ. перевозчиков;</li> <li>b. подготовка перечня рекомендации для последующих мер</li> </ul>							30	50		
Развитие управления и семинары							45	60		
<ul style="list-style-type: none"> <li>a. Составление Юридического справочника</li> <li>b. Разработка и проведение семинаров</li> </ul>							40	40		
Составление проекта и мониторинг по новым Техническим приложениям к ОМС по:							30	210		
<ul style="list-style-type: none"> <li>a. смешанным транзитным перевозкам</li> <li>b. Инвестициям ТРАСЕКА</li> <li>c. экспедиторской деятельности</li> </ul>							30	50		
Современные тех. стандарты автотр. средств:							25	40		
<ul style="list-style-type: none"> <li>a. инновационные реком. по нормативам</li> </ul>										
Правовое обеспечение ПС МПК ТРАСЕКА, включая:										
<ul style="list-style-type: none"> <li>a. содействие в подготовке правовых документов</li> <li>b. консультации параллельным проектам</li> </ul>										
Мониторинг Виза ТРАСЕКА										
Разработка стратегии развития ТРАСЕКА на 2004-2008										
<b>ИТОГО</b>							<b>280</b>	<b>720</b>		

## 6 Фотографии с III Ежегодной Встречи МПК ТРАСЕКА в Ереване, 9-10 октября



# Приложение 1

**Протокол и Проект Плана работы заседания  
руководителей железных дорог, портов и  
судоходных компаний стран-участниц  
программы ТРАСЕКА**

# TRASECA

## ПРОТОКОЛ

### ЗАСЕДАНИЯ РУКОВОДИТЕЛЕЙ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ, ПОРТОВ И СУДОХОДНЫХ КОМПАНИЙ СТРАН-УЧАСТНИЦ ПРОГРАММЫ ТРАСЕКА

Руководители железных дорог Азербайджана, Армении, Грузии, Казахстана, Кыргызской Республики, Молдовы, Румынии, Таджикистана, Турции, Туркменистана, Украины, Узбекистана, начальники портов Азербайджана, Грузии, Казахстана, Румынии, Турции, Туркменистана, Украины и Судоходных компаний Азербайджана, Казахстана, Туркменистана и Украины, представляющие основные транспортные инфраструктуры и транспортных операторов, осуществляющих мультимодальные перевозки по маршрутам ТРАСЕКА, действующие во исполнение целей и задач, вытекающих из Основного Многостороннего Соглашения, и принимающие во внимание текущую задачу совершенствования конкурентоспособности международного транспортного коридора Европа – Кавказ – Центральная Азия (ТРАСЕКА), на заседании 17-18 июля 2003, в г. Баку:

**Сознавая**, что Основное Многостороннее Соглашение служит делу укрепления и углубления регионального сотрудничества в целях совершенствования движения грузов и пассажиров по транспортному коридору Европа-Кавказ-Азия (ТРАСЕКА);

**Понимая**, что уровень транзитных перевозок грузов, в частности контейнерных, остается ниже существующих возможностей, а для развития мультимодальных перевозок и контейнерной логистики в странах-участницах программы ТРАСЕКА существуют некоторые препятствующие факторы, такие как традиционные системы ценообразования на отдельных участках перевозок, недостаточный уровень координации между службами железных дорог, портов и судоходных компаний и согласованности при обработке документов и применении процедур;

**Предложили** учредить Совет Руководителей железных дорог, портов и судоходных компаний Сторон ОМС ТРАСЕКА в качестве координационного органа основных транспортных операторов и операторов инфраструктуры стран ТРАСЕКА в соответствии со Статьей 8, пунктом 7 Основного Многостороннего Соглашения, проводить регулярные заседания по оказанию совместной поддержки и стимулированию маршрутов ТРАСЕКА с целью совершенствования мультимодальных транспортных операций и создания благоприятных условий для контейнерной логистики на основе выработанных определений и осуществления (I) общих принципов, (II) гармонизации транспортных тарифов, (III) координации коммерческой и финансовой деятельности, (IV) гармонизации и упрощения обработки документов, (V) а также обсуждения текущих проблем, имеющих региональное значение;

**Согласились**, что необходим План Работы, включающий совместные действия, которые следует предпринять в указанных областях сотрудничества. За основу может быть принят прилагаемый проект Плана Работы, предложенный Постоянным Секретариатом МПК ТРАСЕКА. План Работы послужит основой для создания платформы согласованного развития мультимодальных перевозок по маршрутам ТРАСЕКА, а Совет берет на себя обязательство по периодическому рассмотрению и обновлению Плана Работы;

**Обращаются** с просьбой в Межправительственную Комиссию ТРАСЕКА рассмотреть и одобрении настоящего Протокола на очередном Ежегодном Заседании МПК ТРАСЕКА, которая состоится в октябре 2003 г. в г. Ереван;



# ТРАСЕКА

## ПРОЕКТ ПЛАНА РАБОТЫ,

Предложенный Постоянным Секретариатом МПК ТРАСЕКА

Делегатам предложено до 17 сентября 2003 г. изучить Проект Плана Работы и представить в Постоянный Секретариат МПК ТРАСЕКА комментарии и предложения к данному Проекту Плана Работы, включая предложения по графику его реализации.

ДЕЙСТВИЕ	ГРАФИК
<p style="text-align: center;"><u>I. Общие принципы</u></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Пересмотреть и изучить возможность одобрения проекта положения, предложенного для включения в ОМС в качестве Технического Приложения в отношении мультимодальных перевозок</li><li>• Принять согласованную юридическую основу мультимодальных перевозок, обеспечивая, таким образом, безопасность и надежность грузовых перевозок заказчикам и страховым компаниям на маршрутах ТРАСЕКА</li><li>• Предоставлять содействие в присоединении стран к Европейскому Соглашению по Маршрутам Комбинированных Перевозок с целью включения маршрутов ТРАСЕКА в широкую европейскую транспортную сеть комбинированных и мультимодальных перевозок.</li><li>• Выработать единую политику в отношении установления связей с международными организациями, как-то с СНГ, ЕКМТ, ОСЖД, МСЖД и другими международными и субрегиональными организациями.</li></ul>	
<p style="text-align: center;"><u>II. Гармонизация транспортных тарифов</u></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Пересмотреть предложенный Транзитный Тариф ТРАСЕКА, подготовить план реализации и проект тарифного соглашения для рассмотрения всеми сторонами.</li><li>• Объединить со структурой ТТТ портовые и морские тарифы на международные перевозки по маршрутам ТРАСЕКА, учреждая, таким образом, единый сквозной тариф на мультимодальные перевозки</li><li>• Утвердить и реализовать единый Транзитный Тариф ТРАСЕКА, основанный на определенной ставке и замещающий традиционный МТТ на международные перевозки по маршрутам ТРАСЕКА</li><li>• Применять понижающий коэффициент ТРАСЕКА, применяемый к различным типам перевозимых грузов.</li></ul>	

## TRACECA

<p>разработанный в ПС МПК TRACECA и утвержденный железнодорожными администрациями сторон ОМС с целью привлечения нетрадиционных грузозаготовок.</p>	
<p><u>III. Координация коммерческой и финансовой деятельности</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Создать систему эффективного производства платежей и задолженностей между сторонами в соответствии с нормативной коммерческой деятельностью в области международных перевозок</li> <li>• Выработать эффективный механизм разрешения проблемы расчетов за простой вагонов между железнодорожными организациями</li> <li>• Рассмотреть введение Евро в качестве основной валюты при производстве международных операций за перевозки по маршрутам TRACECA</li> </ul>	
<p><u>IV. Гармонизация и упрощение операций и обработки документов</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Совместно с национальными таможенными организациями применять накладную СМГС в качестве Таможенного Транзитного Документа в соответствии с рекомендациями Конференции МПК TRACECA, состоявшейся в 2002 г. в Ташкенте.</li> <li>• Координировать технические и эксплуатационные параметры между железнодорожными организациями TRACECA при одновременном обновлении и модернизации национальной железнодорожной сети.</li> </ul>	
<p style="text-align: center;"><u>V. Повышение квалификации</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Разработать региональную программу сотрудничества сторон в области повышения квалификации, обучения и обмена полезным опытом с целью совершенствования опыта и квалификации персонала и, таким образом, обеспечить возможность организациям решать новые задачи по расширению транспортных операций на маршрутах TRACECA.</li> </ul>	



# TRASECA

Обращаются с просьбой в Постоянный Секретариат МПК ТРАСЕКА о детальной разработке Положения о Совете и предоставлении его на утверждение МПК ТРАСЕКА на очередном Ежегодном Заседании МПК ТРАСЕКА, которое состоится в октябре 2003 г. в г. Ереван, и о координации осуществления Плана Работы на региональном уровне и подготовке при содействии всех Сторон очередных отчетов о его реализации, которые должны быть представлены на очередные заседания Совета;

Призывают все заинтересованные лица частного и государственного сектора принимать активное и конструктивное участие в развитии мультимодальных перевозок по маршрутам ТРАСЕКА;

Обращаются с просьбой к сообществу донорских стран и международных организаций о предоставлении поддержки транспортным инфраструктурным агентствам и транспортным операторам при осуществлении Плана Работы.

г. Баку, 18 июля 2003 г.

## Азербайджанская Республика

Азербайджанская государственная железная дорога

Бакинский международный морской торговый порт

Азербайджанское государственное каспийское морское пароходство

## Республика Армения

ЗАО «Армянская железная дорога»

## Грузия

Грузинская Железная Дорога

Морской Порт Поти

Морской Порт Батуми

## Республика Казахстан

ЗАО Национальная компания «Казахстан темир жолы»

Морской Торговый Порт Актау



TRASECA

Кыргызская Республика

Управление Кыргызской железной дороги

Республики Молдова

ГП «Железная дорога Молдовы»

Румыния

Порт Констанца

ЧФР МАРФА

Республика Таджикистан

Государственное унитарное предприятие «Таджикская железная дорога»

Турция

Турецкая железная дорога

Порт Бандырма

Туркменистан

Управление «Туркмендемирёллары»

Республика Узбекистан

ГАОК «Узбекистон темир йуллари»

Украина

Государственная администрация железнодорожного транспорта Украины «Українська залізнична адміністрація»

Судоходная Компания «Укрферри»

Ильичевский морской торговый порт



УЗБЕКИСТОН ТЕМИР ЙУЛЛАРИ  
Давлат-акционерлик темир йул  
компанияси

Государственно-акционерная  
железнодорожная компания  
УЗБЕКИСТОН ТЕМИР ЙУЛЛАРИ

700060, Тошкент, Т.Шевченко куч., 7

**Замечания ГАЖК «Узбекистон темир йуллари» к  
Протоколу заседания руководителей железных дорог,  
портов и судоходных компаний стран-участниц  
Программы ТРАСЕКА.**

Учитывая отсутствие конкретных согласованных целей и задач создаваемого Совета руководителей железных дорог, портов судоходных компаний стран-участниц Программы ТРАСЕКА, в том числе источника финансирования Совета, ГАЖК «Узбекистон темир йуллари» считает создания предлагаемого Совета руководителей железных дорог, портов и судоходных компаний стран-участниц Программы ТРАСЕКА преждевременным.

Полагаем возможным создание отдельных рабочих групп по конкретным проблемным вопросам, согласно пункта 7, статьи ОМС.



**Ф. Сагдуллаев**  
Заместитель Председателя правления  
ГАЖК «Узбекистон темир йуллари»

18 июля 2003г., г. Баку.

## Оговорка делегации Румынии

В виду того, что ОМС не включает технического приложения по мультимодальным перевозкам создание рабочей группы в этой отрасли в соответствии с пунктом 7 ст. 8, невозможно.

Румынская делегация предлагает создание экспертной комиссии, которая подготовит необходимую документацию для создания технического приложения для мультимодальных перевозок к ОМС., которое будет проходить соответствующие процедуры ратификации.

Делегация Румынии одобряет план действий для развития мультимодальных перевозок, который может быть внедрён под наблюдением Национальных секретарей и МПК ТРАСЕКА.

18 июля 2003 г, Баку

ЧФР Марфа  
Коммерческий Директор  
Сорин Кинде



Порт Констанца  
Коммерческий Директор  
Адина Баз



# **Приложение 2**

**Дипломатические Ноты Исламской Республики  
Иран и Исламского Государства Афганистан по  
присоединению к ОМС**



## سفارت جمهوری اسلامی ایران

باکو

شماره : ۱۹۵۶-۷-۲۰۲

تاریخ : ۱۳۸۲/۶/۲۸

بسمه تعالی

یادداشت

سفارت جمهوری اسلامی ایران در باکو با اظهار تعارفات خود به وزارت امور خارجه جمهوری آذربایجان احتراماً اشعار میدارد :

پیرو یادداشت شماره ۲۰۲-۷/۱۶۲۰ مورخ ۱۳۸۲/۵/۲۲، در جهت توسعه همکاریهای دوجانبه و منطقه ای دو کشور با کشورهای عضو ترانسیکا، بدین وسیله جمهوری اسلامی ایران درخواست عضویت در برنامه جامع ترانسیکا را اعلام می نماید. بدیهی است امضای موافقتنامه چندجانبه همکاری میان اعضای ترانسیکا که در سپتامبر ۱۹۹۸ در اجلاس سران در باکو به امضای ۱۲ عضو کنونی رسیده، پس از پذیرش عضویت جمهوری اسلامی ایران و انجام مراحل قانونی مربوطه، توسط ریاست محترم جمهوری اسلامی ایران و در اجلاس سران ترانسیکا در سال ۲۰۰۴ انجام خواهد پذیرفت.

فرصت را مغتنم شمرده احترامات فائمه را تجدید می نماید.

به امید پیروزی مستضعفان بر مستکبران



وزارت امور خارجه جمهوری آذربایجان - باکو

رونوشت :

دبیرخانه ترانسیکا جهت ملاحظه و اقدام مقتضی



*İran İslam Respublikasının Səfirliyi  
Bakı*

No 202-7/1956

Tarix: 18.09.2003

Allahın adı ilə!

**NOTA**

**İran İslam Respublikasının Bakıdakı Səfirliyi Azərbaycan Respublikasının Xarici İşlər Nazirliyinə öz dərin ehtiramını ifadə edərək bildirir:**

202-7/1620 sayılı 13.08.2003 tarixli Notanın davamı olaraq, hər iki ölkənin TRASEKA-ya üzv ölkələrlə ikitərəfli və regional əməkdaşlıqlarının inkişafı istiqamətində İran İslam Respublikası TRASEKA-nın geniş proqramlarında üzv olmaq istəyini bildirir. Təbii ki, 1998-ci ildə dövlət başçılarının Bakı forumunda bağlanan TRASEKA üzvləri arasında çoxtərəfli əməkdaşlıq sazişi hazırkı 12 üzv tərəfində imzalanmışdır və İran İslam Respublikasının üzvlüyə qəbulundan, qanuni proseduraların keçilməsindən sonra İran İslam Respublikasının hörmətli prezidenti tərəfindən TRASEKA dövlət başçılarının 2004 cü il forumunda imzalanacaqdır.

**Fürsətdən istifadə edərək bir daha öz ehtiramını bildir.**

**Məzlumların zalımlar üzərində qələbəsi ümidilə!**

**Azərbaycan Respublikası  
Xarici İşlər Nazirliyinə-Bakı**

Surəti: TRASEKA Katibliyinə baxılmaq v müvafiq tədbir üçün.

18.09.2003

Посольство Исламской Республики Иран свидетельствует своё уважение Министерству иностранных дел Азербайджанской Республики и в дополнение к ноте № 202-7/1620 от 13.08.2003 имеет честь сообщить, что для развития двусторонних и региональных отношений ИРИ желает присоединиться к программе ТРАСЕКА.

После проведения внутренних процедур и вступления в программу ТРАСЕКА, Президент Исламской Республики Иран подпишет Основное Многосторонне Соглашение 1998 г. на Форуме ТРАСЕКА, который состоится в 2004 г.

Посольство Исламской Республики Иран пользуется случаем, чтобы возобновить Министерству иностранных дел Азербайджанской Республики уверения в своём глубоком уважении.

**ПОСОЛЬСТВО ИСЛАМСКОЙ РЕСПУБЛИКИ ИРАН**

**МИНИСТЕРСТВУ ИНОСТРАННЫХ ДЕЛ  
АЗЕРБАЙДЖАНСКОЙ РЕСПУБЛИКИ**



Doc. No. 248  
Date: 26.8.2003

شماره:  
مورخ:

The Ministry of Foreign Affairs of The Transitional Islamic State of Afghanistan presents its compliments to the Ministry of Foreign Affairs of the Republic of Azerbaijan and has the honor to inform that, the Government of Afghanistan reiterates the interest that attributes to the development of the Europe-Caucasus-Asia international transport corridor (TRACECA) and in this respect considers it necessary to ensure Afghanistan's participation in all levels of the activities of the intergovernmental Commission TRACECA

Therefore the Government of Afghanistan herewith would like to apply for its accession to the Basic Multilateral Agreement on International transport for development of the Europe- Caucasus-Asia Transport, Corridor, signed on September 8, 1998 in Baku, Republic of Azerbaijan as a party.

The Ministry of Foreign Affairs of The Transitional Islamic State of Afghanistan avails itself of this opportunity to renew to the Ministry of Foreign Affairs of the Republic of Azerbaijan the assurances of its highest consideration.

  
Ministry of Foreign Affairs  
Republic of Azerbaijan  
Baku

Kabul



Министерство Иностранных Дел Исламского Государства Афганистан свидетельствует свое уважение Министерству Иностранных Дел Азербайджанской Республики и имеет честь сообщить, что Правительство Афганистана повторно проявляет интерес относительно развития международного транспортного коридора (ТРАСЕКА) и в этом отношении считает необходимым обеспечение участия Афганистана на всех уровнях в мероприятиях проводимых Межправительственной Комиссией ТРАСЕКА.

Таким образом, Правительство Афганистана хотело бы подать заявку о присоединении к Основному Многостороннему Соглашению по международному транспорту для развития Транспортного Коридора Европа Кавказ Азия, подписанному 8 сентября, 1998 года в г. Баку, Азербайджанская Республика в качестве Стороны.

Министерство Иностранных Дел  
Азербайджанская Республика  
Баку

# **Приложение 3**

**Техническое задание для НЮРГ**



Search | Help | Siter

### Business

### Customers

A comprehensive range of products and services involving cement, aggregates and concrete are prerequisites for effective market initiatives. To always be welcomed by our customers, our guideline is straightforward: to offer a perfect service. Our vision is to make our mark especially with innovative solutions to our customers.

To find out more about the products offered by the Holcim Group in your country, visit our global locations database. Group companies provide detailed product descriptions and sales contact information.

[Global locations](#)

Progress at high level is our motor in how we make and how we deliver our products and services worldwide.

In this section, learn about;

- our reference projects
- our innovative solutions

The commitment of Holcim to its customers ensures that our product range is enhanced by innovative research and development at the cutting edge of cement and concrete technology.

### Related info

- [Customer](#)
- [How we n](#)
- [Regional I](#)
- [Suppliers](#)
- [Corporate](#)
- [Back](#)

### Contact

Holcim Group  
Im Schachen

CH-5113 Hol  
Switzerland

Phone +  
Fax +

[Email](#)

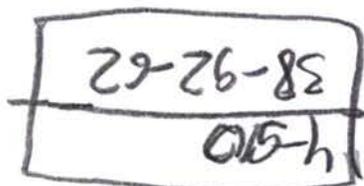
### Building so

- [Reference](#)
- [Reference](#)
- [Reference](#)
- [Innovative](#)

[Back](#)

[Top](#)

[Feedt](#)



Faint vertical text on the left margin, possibly a page number or reference code.

~~Holdem Group Support~~  
~~Register~~

Alex dran

2

2

87

50%

P

FOB Pot

820
870

88

FO

Faint text at the bottom of the page, possibly a footer or page number.

# ТЕХНИЧЕСКОЕ ЗАДАНИЕ НАЦИОНАЛЬНЫХ ЮРИДИЧЕСКИХ РАБОЧИХ ГРУПП<sup>1</sup> (ТЗ НЮРГ)

## 1.0 ПРЕДПОСЫЛКИ СОЗДАНИЯ

Проект «Общая юридическая база для транзитных перевозок» был разработан в рамках программы ТАСИС ТРАСЕКА для создания общей правовой базы для мультимодальных перевозок грузов, что признается руководствами вовлеченных стран как фактор дальнейшего развития экспортно-импортных торговых отношений, реализации конкуренции в сочетании с законами свободного рынка и последующего принятия странами ТРАСЕКА соответствующей транспортной политики ЕС.

Этим целям служит один из ключевых результатов работы проекта – Национальные юридические рабочие группы (НЮРГ) будут способствовать взаимодействию между МПК ТРАСЕКА, соответствующей Национальной комиссией, Национальным секретарем, ПС МПК ТРАСЕКА, причастными министерством транспорта или Кабинетом министров или Президентским аппаратом (т.е. с надлежущим органом) посредством отдельных задач, которые указаны ниже.

Будучи юридической составляющей Рабочей Группы по Развитию Торговли (см. Концепцию Развития Торговли, Приложение 11 Вступительного отчета проекта ОЮБТП, февраль 2003), Национальные юридические рабочие группы будут способствовать правильному пониманию внутреннего законодательства в странах ТРАСЕКА. Еще одной, не менее значимой, предпосылкой создания рабочих групп явилось обеспечение устойчивости институтов, созданных в рамках ТРАСЕКА: МПК, ПС, Национальных секретарей и Национальных комиссий, а также тех, которые еще будут созданы в ходе реализации проекта (к примеру, по Протоколу об урегулировании споров). Предусматривается, что рабочие группы продолжат свою работу после завершения проекта для того.

## 2.0 ЦЕЛИ

Одной из целей Национальных юридических рабочих групп является оказание поддержки своим государствам – участникам ОМС и Группе реализации проекта в приобретении правильного понимания правовых барьеров и их последующей отмены посредством гармонизации национального законодательства в области транзитных перевозок. В этих целях НЮРГ воспользуются имеющимся опытом с тем, чтобы (1) проанализировать действующее законодательство и собрать необходимую информацию/данные, которая впоследствии будут использованы при составлении тематических отчетов, а также (2) для разработки проектов нормативных актов, внесения предложений и оказания содействия внесению изменений / разработки приложений к ОМС и в действующее законодательство в целях повышения конкурентоспособности транспортного коридора Европа-Кавказ-Азия (ТРАСЕКА) и (3) внесения предложений по дальнейшей реализации ОМС и т.д.

Другой целью является оказание содействия укреплению институциональных возможностей МПК, Национальных Комиссий ТРАСЕКА и Национальных секретарей ТРАСЕКА, направленных на организацию общей правовой базы для транзитных перевозок. Одним из основополагающих актов для МПК ТРАСЕКА являются Правила процедуры МПК ТРАСЕКА, которые в настоящее время находятся в стадии рассмотрения для последующего принятия сторонами ОМС, и которые включают в себя особые положения по институционализации рабочих групп, создаваемых в рамках МПК, и которое будет юридической основой деятельности Национальных юридических рабочих групп.

## 3.0 ОБЪЕМ РАБОТЫ

Ниже следуют конкретные задачи, стоящие перед Национальными Юридическими Рабочими Группами:

<sup>1</sup> Рабочие группы создаются в соответствии с пунктом 4.2.1 Технического Задания проекта ОЮБТП  
ТРАСЕКА ОЮБТП – Отчет о ходе осуществления проекта II – Приложение 3 –  
Техническое задание для НЮРГ

### **3.1 Мониторинг действующего законодательства в области транзитных перевозок**

Эта задача заключается в сборе и анализе правовой информации в области:

- (a) автомобильных перевозок
- (b) железнодорожных перевозок
- (c) морских перевозок и
- (d) таможенных процедур
- (e) инвестиций, тесно связанных с транспортной инфраструктурой

Информация, которая должна быть собрана по каждой из указанных областей, должна охватывать действующие законы, регулятивные нормативные акты, указы и т.д. Аналитическая и описательная часть должна также включать информацию о межгосударственных соглашениях о транзитных перевозках. Аналитическая часть должна включать те пункты из указанных выше, по которым обнаружены противоречия норм, при чем особое внимание должно уделяться тем положениям, которые оказывают непосредственное влияние на исполнение положений ОМС, в частности, конфликтуя и/или нарушая какие-либо из его положений.

### **3.2 Выявление причин, препятствующих реализации решений Второй ежегодной конференции МПК ТРАСЕКА**

Эта задача НЮРГ направлена на то, чтобы побудить национальные законодательные органы либо внести изменения во внутреннее законодательство, либо принять новые акты, которые способствовали реализации решений, принятых их странами в рамках работы МПК ТРАСЕКА и международных соглашений. Задача должна выполняться в соответствии с Итоговыми резолюциями Второй ежегодной конференции ТРАСЕКА (Ташкент, апрель 2002).

### **3.3 Разработка предложений о мероприятиях по дальнейшей реализации ОМС**

Эти предложения должны быть ориентированы не только на изменение внутреннего законодательства, но и на присоединение к международным соглашениям, подписание дополнений и внесение изменений или новых Технических приложений к ОМС с целью создания более благоприятных условий для развития международных перевозок и увеличения конкурентоспособности коридора ТРАСЕКА.

### **3.4 Компетенция**

Необходимо, чтобы члены Рабочей Группы консультировались со своими учреждениями/ведомствами относительно возможных физических и правовых препятствий для того, что выявить любые существующие противоречия между внутренним законодательством и ОМС, а также способствовать реализации соответствующих положений ОМС.

Те предложения, по которым не требуется согласия членов МПК (присоединение к международным конвенциям, отмена актов, препятствующих исполнению положений ОМС или других международных обязательств, коллизии норм внутреннего права и т.д.), подлежат полной разработке национальным ведомством/учреждением (министерством транспорта, МИД и т.д.), в чьей компетенции находится данный вопрос, и далее применяются соответствующие процедуры законодательной инициативы.

Те предложения, которые требуют одобрения в многостороннем формате, (предложения о внесении изменений/дополнений в ОМС/или его приложения, рекомендации для МПК ТРАСЕКА и т.д.), подлежат обсуждению на Рабочих группах по содействию торговле (Юридических РГ) на многостороннем уровне и последующему принятию на конференциях МПК.

## **4.0 ЧЛЕНСТВО**

В каждом государстве Президентскому аппарату, МИД, Министерству транспорта, министерству юстиции и другим причастным министерствам была обращена просьба о назначении участника НЮРГ. В тоже время, сторонам было рекомендовано (в официальном письме Генерального Секретаря, см. Приложение 9 Вступительного отчета, февраль 2003 г.) сторонам включить в формируемые национальные РГРТ ТРАСЕКА тех экспертов по юридическим вопросам, которые присутствовали на этом заседании. Окончательное решение о назначении членов РГ остается за каждым из государств, при согласовании с Национальными комиссиями ТРАСЕКА.

Национальная юридическая рабочая группа должна включать как минимум (3) участников. Максимальное число участников 5 человек. Точное число участников может быть различным в разных странах, принимая во внимание эффективность работы данного органа и полномочия ключевых министерств/ведомств в каждой стране в отдельности.

Участники НЮРГ должны быть юристами или экспертами, обладающими достаточными знаниями права, предпочтительнее в области международных перевозок и которые знакомы с законодательством своего государства. Назначенные представители должны быть полностью компетентны в вопросах правовых норм, применимых к транзитным перевозкам, применимым к транзитным перевозкам в рамках деятельности своей организации, и по которым они могут вносить предложения и обсуждать их с вышестоящими должностными лицами своего министерства/учреждения, если они не являются таковыми, и таким образом оказывать влияние на возможности внедрения таких норм.

Председателем/модератором Рабочей Группы должен быть Национальный секретарь ТРАСЕКА или другое альтернативное лицо, назначенное национальным правительственным органом. В любом случае Национальный секретарь должен быть участником Рабочей Группы. Он отвечает за проведение ежемесячных семинаров (всего должно состояться 7 семинаров), участие в них и рассмотрение результатов работы по соответствующим направлениям, а также за отчетность по каждому ежемесячному семинару.

## **5. СЕМИНАРЫ НАЦИОНАЛЬНЫХ ЮРИДИЧЕСКИХ РАБОЧИХ ГРУПП**

Вслед за учредительным заседанием (первым семинаром), ожидается, что РГ будет собираться каждый месяц, с тем, чтобы формулировать и разрабатывать предложения.

Председатель/модератор каждой НЮРГ своевременно информирует экспертов Проекта и Постоянный секретариат МПК ТРАСЕКА, а также Национальную комиссию. Специалисты Проекта ОЮБТП, по мере возможности, будут присутствовать на семинарах.

Каждый семинар сопровождается составлением следующих документов, направляемых в соответствии с приведенными указаниями:

- (а) повестка дня семинара, составляемая и рассылается заранее;
- (б) протокол проведения семинара;
- (в) информация по пунктам 3.1, 3.2, 3.3 ТЗ НЮРГ
- (г) перечень предложений и рекомендаций, если есть, составляемый в конце семинара;
- (д) копии указанных документов направляются:
  - соответствующим национальным ведомствам
  - Национальной комиссии МПК ТРАСЕКА
  - ПС МПК ТРАСЕКА
  - экспертам проекта ОЮБТП

## **Приложение**

### **К Техническому заданию для национальных юридических рабочих групп (НЮРГ)**

#### **Срок работы**

В зависимости от категории задачи, РГ должна завершить ее выполнение либо (1) через 3 месяца, либо (2) через 6 месяцев после проведения первого семинара.

Первый семинар планируется провести в сентябре 2003 г., дата которого устанавливается Национальным секретарем, который станет председателем/модератором для НЮРГ.

#### **Результат работы**

Результат работы документируется в виде обоснованных заключений. Итоговый документ должен быть подписан экспертами РГ, принимавшими участие в выполнении данного задания, в ходе семинара и модератором, с приложением любых необходимых документов, выписок из них или копий, и передан в офис Проекта, Национальной Комиссии и ПС МПК ТРАСЕКА.

Итоговый документ должен иметь следующее содержание:

- Темы аналитики (соответствуют поставленным задачам)
- выводы и обоснования
- перечень экспертов РГ, участвовавших в выполнении данной задачи

Работа начинается с предоставления перечня задач Проектом Национальному секретарю (который является модератором НЮРГ в соответствии с пунктом 4.8 Положения о ПС МПК ТРАСЕКА). Заключение и решения экспертов РГ формулируются в рамках вопросов, поставленных в перечне задач.

В перечень включены задачи двух категорий: (1) краткосрочные, для выполнения в 3-х месячный срок и (2) долгосрочные, для выполнения в 6 месячный срок. Проект оставляет за собой право внести обоснованные изменения в поставленные задачи, но не позднее 1 месяца до окончания как 3-х месячного, так и 6-ти месячного срока. Перечень задач представляется на английском и русском языках.

Примерный состав РГ, т.е. министерства и ведомства, которые желательно привлечь для участия в работе РГ, был предложен в письме Генерального Секретаря ПС МПК ТРАСЕКА от 6 февраля 2003 г.

#### **Бюджет**

Функционирование РГ финансируется из специального ограниченного бюджета.

Следуя строгим правилам расходования средств, установленным Комиссией ЕС, бюджет строго привязан к результатам работы и моменту ее завершения, при этом результаты подлежат совместной оценке Руководителя проекта и ПС МПК ТРАСЕКА.

Бюджет предусматривает покрытие только расходов, связанных с проведением семинаров в пределах выделенной суммы.

#### **Оплата**

Начальная выплата в размере 500 Евро выплачивается РГ для проведения первого семинара в целях содействия последующей работе.

Такая же сумма 500 Евро предусмотрена бюджетом для оплаты расходов каждого последующего семинара (в общей сложности 6-ти семинаров). Однако из этой суммы 200 Евро будут выплачиваться ежемесячно для проведения семинара, а остальные 300 Евро будут аккумулироваться до суммы 900 Евро в конце краткосрочного периода выполнения задач (3 месяца), и еще одной суммы 900 Евро к концу долгосрочного периода (6 месяцев), т.е.:

Через 3 мес. - 900 Евро

Через 6 мес. - 900 Евро

# **Приложение 4**

**Письмо Таск Менеджера подтверждающее ТЗ  
НЮРГ**

**EUROPEAN COMMISSION**

EuropeAid Co-operation Office

Europe, Caucasus, Central Asia  
Multisector thematic supportBrussels, 10/09/03  
AIDCO/A4/ED D(2003)

---

**FAX**

---

<b>To:</b>	CLBTT	<b>Telephone:</b>	
	Attn Th. Lamnidis	<b>Fax:</b>	994.12.986426
<b>From:</b>	Dalamangas Efstathios	<b>Telephone:</b>	(+32-2)2950678
	AIDCO/A4	<b>Fax:</b>	(+32-2)2951647
	L-41 4/67		
<b>Number of pages:</b>	1		
<b>Subject:</b>	National legal workshops		

---

Dear Mr. Lamnidis

Following my fax dated 29/07/03 and your faxes dated 05/09/03 and 09/09/03 please note that I have no objection for the organisation of the National Legal workshops you are proposing. The total budget for this activity that will be developed in the 12 TRACECA countries (except Turkmenistan) will be € 42.000 (€ 3.500 per workshop).

  
Dalamangas Efstathios  
Principal Administrator

Уважаемый господин Ламнидис,

Согласно моему сообщению от 29/07/03 и Вашим сообщениям от 05/09/03 и от 09/09/03 прошу отметить, что у меня не имеется возражений по организации предложенных Вами семинаров Национальных Юридических Групп. Общий бюджет по данным мероприятиям, которые будут проведены в 12 странах ТРАСЕКА (кроме Туркменистана) будет составлять €42 000 (€3 500 за семинар).

Евстахиос Даламангас

Таск Менеджер

# Приложение 5

**НЮРГ по содействию торговле - Показатели  
оценки деятельности**

Национальные юридические рабочие группы по содействию торговле - Показатели оценки деятельности

Описание поставленных задач	Отчеты НС														Ссылки	Категория срочности	
	Аз	Арм	Болг	Гр	Каз	Кирг	Молд	Рум	Тадж	Турц	Укр	Узб					
	Окт.	Нояб.	Окт.	Нояб.	Окт.	Нояб.	Окт.	Нояб.	Окт.	Нояб.	Окт.	Нояб.	Окт.	Нояб.			
<b>Автомобильные перевозки</b>															<b>АП</b>		Список аббревиатур: ТЗ - Техническое задание для Нац. Юридических Рабочих Групп ТЗ (П) - Приложение к ТЗ для НЮРГ ТП - Техническое приложение НС - Национальный секретарь П - Письмо Ген.Секретаря ПС МПК ТРАСЕКА 05-02-03
Мониторинг действующего законодательства														ТЗ 3.1	КС		
Выявление нарушений														ТЗ 3.2	ДС		
Предложения/рекомендации														ТЗ 3.3, 3.4	ДС		
Рассмотрение протокола о разрешительной системе ТРАСЕКА															КС		
Рассм. необх. выработки ТП к ОМС по тех. стандартам авт. средств <sup>1</sup>														ПР ОП, 5	КС		
Рассм-е протокола о либерализации политики транзитных сборов															ДС		
<b>Железнодорожные перевозки</b>														<b>ЖП</b>			
Мониторинг действующего законодательства														ТЗ 3.1	КС		
Выявление нарушений														ТЗ 3.2	ДС		
Предложения/рекомендации														ТЗ 3.3, 3.4	ДС		
Рассмотрение <sup>2</sup> Протокола по СМГС и 0% таможенной ставке															КС		
<b>Коммерческая навигация<sup>3</sup></b>														<b>КН</b>			
Мониторинг действующего законодательства														ТЗ 3.1	КС		
Выявление нарушений														ТЗ 3.2	ДС		
Предложения/рекомендации														ТЗ 3.3, 3.4	ДС		
<b>Смешанное грузовое сообщение</b>														<b>СС</b>			
Отчет о выполнении Программы действий, I															КС		
Мониторинг действующего законодательства														ТЗ 3.1	КС		
Выявление нарушений														ТЗ 3.2	ДС		
Предложения/рекомендации														ТЗ 3.3, 3.4	ДС		
Рассмотрение Протокола о ТП по смешанным перевозкам															ДС		
<b>Таможенный контроль<sup>4</sup></b>														<b>ТК</b>			
Мониторинг действующего законодательства														ТЗ 3.1	КС		
Выявление нарушений														ТЗ 3.2	ДС		
Предложения/рекомендации														ТЗ 3.3, 3.4	ДС		
Рассмотрение протоколов о системе Виза ТРАСЕКА <sup>5</sup>															КС		
Протокол о содействии транзиту кТП ОМС по таможенной обработке															ДС		
Протокол о внесении дополнении о межд. конвенциях															ДС		
<b>Инвестиции в транспортную инфраструктуру</b>														<b>ИТ</b>			
Рассмотрение протокола Инвестиции ТРАСЕКА															ДС		

Легенда

Отчет не получен	
Не соответствует задаче	
Частично соответствует	
Полностью соответствует рекомендациям проекта и ПС	

<sup>1</sup>Решение принимается с учетом действия Минской конвенции по массам и габаритам автотранспортных средств для СНГ, 1999

<sup>2</sup>Задача подлежит рассмотрению только если прокол не будет подписан в Ереване в октябре 2003

<sup>3</sup>Особое внимание следует уделить трехстороннему соглашению между Украиной, Болгарией и Грузией, 1999

<sup>4</sup>Данная задача подлежит рассмотрению в сотрудничестве с проектами ГППГ и Таможенными рабочими группами, созданными в рамках этого проекта

<sup>5</sup>Задача подлежит рассмотрению только если прокол не будет подписан в Ереване в октябре 2003

# **Приложение 6**

**Отчеты по начальным семинарам НЮРГ**

**Протокол  
Заседания Национальной Юридической Рабочей Группы (НЮРГ)  
при Национальном Секретариате МПК ТРАСЕКА.**

гор. Баку – 04 октября 2003-го года

**Участвовали:**

- Акиф Мустафаев** – Национальный Секретарь Азербайджана в МПК ТРАСЕКА, руководитель НЮРГ).
- Рашад Асланов** – 3-ий Секретарь Управления Международного Права и Договоров Министерства Иностранных Дел Азербайджанской Республики (член НЮРГ).
- Гахраман Алиев** – Начальник отдела Юридического Департамента Министерства Транспорта Азербайджанской Республики (член НЮРГ).
- Бахруз Гаджиев -** Юрист Азербайджанской Государственной Железной Дороги Министерства Транспорта Азербайджанской Республики (член НЮРГ).
- Тейяр Аккубеков** – Ведущий специалист Управления Международного Правового Сотрудничества Министерства Юстиции Азербайджанской Республики (член НЮРГ).
- Санан Мухтаров -** Начальник Юридического отдела Государственного Таможенного Комитета Азербайджанской Республики (член НЮРГ).

В работе Заседания НЮРГ принимал участие также руководитель проекта «Общая юридическая база для транзитных перевозок» г-н **Томас Ламинидис**.

**Повестка Заседания:**

1. О целях и задачах стоящих перед Национальной Юридической Рабочей Группой (НЮРГ) в рамках проекта « Общая юридическая база для транзитных перевозок ».
2. О позиции Азербайджанской Стороны по каждому из вопросов вынесенных в Повестку Дня третьей Межправительственной Конференции МПК (г. Ереван) ТРАСЕКА.
3. Разные вопросы.

**Слушали информацию:**

1. По первому вопросу Заседания - г-на **Т.Ламинидиса** и г-на **А.Мустафаева**
2. По второму вопросу Заседания - г-на **А.Мустафаева**
3. По третьему вопросу Заседания - дискуссия и обмен мнениями членов НЮРГ.

**Постановили:**

1. Принять к сведению информации г-на **Т.Ламинидиса** и г-на **А.Мустафаева**.
2. Предложить Национальному Секретарю г-ну **А.Мустафаеву** довести проработанную позицию Азербайджанской Стороны (заинтересованных Государственных структур Азербайджана и НЮРГ), по вопросам (проектам) вынесенным в Повестку Дня третьей Конференции МПК ТРАСЕКА, в официальном порядке, до сведения руководства Правительства Азербайджана, МПК, Постоянного Секретариата и Сторон ОМС.

3. Предложить Национальному Секретарю г-ну **А.Мустафаеву** и руководителю проекта г-ну **Т.Ламинидису** проводить Заседания НЮРГ по необходимости и на регулярной основе.

**Национальный Секретарь Азербайджана  
в МПК ТРАСЕКА  
Акиф Мустафаев**

#### **Протокол Первого Заседания НЮРГ**

11 ноября 2003 года, Ереван,  
Министерство Транспорта и Связи РА

#### **Участники:**

**Григорян Г.** – Национальный секретарь МПК ТРАСЕКА, Начальник Управления Внешних связей Министерства Транспорта и Связи РА,

**Турдзеладзе В.** - Координатор проекта ОЮБТП

**Манукян Х.** – Местный представитель, эксперт; Координационная Группа ТРАСЕКА

**Григорян Г.**- Начальник отдела международных отношений Государственного Таможенного комитета при Правительстве РА

**Тунян А.** - Начальник отдела экономического законодательства Министерства Юстиции РА

**Бадалян В.** – Ведущий специалист Управления Внешних связей Министерства Транспорта и Связи РА

**Арутюнян В.**- атташе юридического управления Министерства Иностраннных Дел РА

Первое Заседание НЮРГ открыл господин Г. Григорян – Национальный Секретарь МПК ТРАСЕКА в Республике Армения. Он представил базовую информацию по действующему проекту «Общая юридическая база для транзитных перевозок» и вкратце проинформировал членов НЮРГ о проведении Ежегодной Конференции Межправительственной Комиссии ТРАСЕКА в Ереване, которая состоялась 9-10 октября 2003 года. Также он представил координатора проекта, господина Турдзеладзе и предоставил ему слово с целью обзорного ознакомления участников с ходом выполнения проекта.

Координатор проекта поблагодарил участников заседания за внимание и предоставленную возможность встречи с ними. Также, он предоставил детальную информацию о ходе выполнения проекта и о достигнутых результатах на текущий момент времени. Он отметил, что Национальная Юридическая Рабочая Группа была сформирована согласно условиям ТЗ проекта, который был одобрен Европейской Комиссией.

В отношении итогов Ереванской конференции он сказал, что 9 документов из 14, одобренные в ходе Конференции, были составлены экспертами проекта ОЮБТП. Также он предоставил общую информацию в отношении каждого из 9 данных документов, объясняя участникам, что главная цель Команды проекта и НЮРГ – это дальнейшее сотрудничество в проработке данных документов, принимая во внимание интересы, замечания и рекомендации, внесенные всеми Сторонами ОМС, после чего эти документы будут предоставлены на рассмотрение в ходе следующей Конференции МПК ТРАСЕКА.

Во время заседания были обсуждены все приложенные документы и особое внимание было уделено проектам предложений относительно таможенных процедур.

ТРАСЕКА ОЮБТП – Отчет о ходе осуществления проекта II – Приложение 6 – Отчеты по начальным семинарам НЮРГ

В конце заседания Национальный Секретарь поблагодарил участников за внимание и внесенные замечания. Он обратился ко всем членам НЮРГ с просьбой о выполнении своих обязательств в отношении данного проекта, а также об активном участии в обсуждении документов. В завершении, он проинформировал о том, что проектом ОЮБТП и проектом «Повышение Квалификации Главных Должностных лиц в Транспортном Секторе» планируется тренинг для членов НЮРГ.

Национальный Секретарь также попросил Координатора проекта изыскать возможность обновления оборудования офиса Национальной Комиссии, так как нынешнее оборудование были приобретены в рамках проектов «Межправительственная Совместная Комиссия ТРАСЕКА по Реализации Основного Многостороннего Соглашения» и «Прогнозирование транспортных потоков» еще в 1999- 2000 годах.

В завершении заседания Координатор проекта и Национальный Секретарь договорились о том, что Национальный Секретарь будет предоставлять Национальной Комиссии ТРАСЕКА и Руководству Проекта месячный отчет об итогах работы НЮРГ, согласно Техническому Заданию НЮРГ, утвержденному Таск-Менеджером Программы ТРАСЕКА.

На очередном заседании НЮРГ для детального обсуждения с экспертами проекта и для последующего распределения среди членов НЮРГ был предоставлен пакет документов-предложений.

**Г. ГРИГОРЯН**

**Председатель Национальной Юридической Рабочей Группы,  
Национальный секретарь МПК ТРАСЕКА в Республике Армения**



**TRACECA**

**Intergovernmental Commission TRACECA**  
ON THE TRANSPORT CORRIDOR EUROPE – CAUCASUS – ASIA  
**National Secretariat of the Republic of Moldova**  
THE NATIONAL SECRETARY  
**Secretariatul National al Republicii Moldova**  
SECRETARUL NATIONAL

**Mailing Address:** 12A Bucuriei str., office 405, Chishinau, Moldova, MD-2004

**Telephone:** (3732) 74 37 36

**Email for secretariat:** [traceca@hotmail.com](mailto:traceca@hotmail.com)

ПРОТОКОЛ № 1

От 18 ноября 2003 г.

г. Кишинев

**« Первое Заседание Национальной Юридической  
Рабочей Группы Республики Молдова »**

Участники:

ТЕЛЕМАН Вячеслав  
ТУРДЗЕЛАДЗЕ Вадим  
САГИН Георгий

ФИЛИП Виктор

ДАДЕКИН Юрий

ФОРТУНА Виталий

ТЕРЗЬ Татiana

УРСУ Андрей

- Национальный Секретарь Молдовы в МПК ТРАСЕКА.
- Координатор проекта «ОЮБТП».
- Управление Международного Право и Договоров, Министерство Иностранных Дел Республики Молдова.
- Главное Управление Международных Экономических Отношении МИД РМ.
- Начальник Отдела Экономических Сделок, Таможенный Департамент РМ.
- Начальник Управления Договоров и Погран представительской работы, Департамента Пограничных Войск РМ.
- Отдел Международного Экономического Сотрудничества, Министерство Транспорта и Связи.
- Молдавское Агентство Международных Автомобильных Перевозчиков.

Заседание Национальной Юридической Рабочей Группы открыл г. В. Телеман, Национальный Секретарь Молдовы в МПК ТРАСЕКА. От имени г. Василия Иовв, Первого-Заместителя Премьер-министра РМ, Председателя Национальной Комиссии ТРАСЕКА, г. Телеман передал участникам встречи искренние пожелания и отметил ответственность предстоящей работы, которую должны проделать члены национальной юридической рабочей группы.

Национальный Секретарь представил господина Турдзеладзе Вадима, координатора проекта ОЮБТП и ознакомил его с участниками данной встречи, затем проинформировал о ходе проведения Третьей Ереванской Конференции Межправительственной Комиссии по развитию транспортного коридора Европа – Кавказ - Азия, а также принятыми решениями Заключительной Резолюции МПК ТРАСЕКА и о проделанной работе экспертами проекта ОЮБТП в ходе ежегодного заседания.

В итоге проделана продуктивная работа экспертами проекта совместно с юридическими экспертами и Национальными Секретарями сторон и согласно заключительной резолюции 9 основных документов были одобрены странами – участницами ТРАСЕКА. Эти основные документы были составлены экспертами проекта ОЮБТП.

Далее, Национальный Секретарь передал слово господину В. Турдзеладзе, координатор проекта ОЮБТП, который проинформировал, что все государства-участницы ОМС пришли к общему мнению, что должна быть общая юридическая база по транзитным перевозкам. Мы хотим повысить конкурентоспособность коридора ТРАСЕКА, создать общие условия для транзитных перевозок. Координатор проекта также проинформировал, что во всех странах ОМС созданы Национальные Юридические Рабочие Группы и целью проекта ОЮБТП работать не в двухстороннем, а в многостороннем формате. Господин Турдзеладзе объяснил конкретно план действий дальнейшей деятельности Рабочей Группы, т.е. проект технического задания Национальных Юридических Рабочих Групп (предпосылки создания, ТРАСЕКА ОЮБТП – Отчет о ходе осуществления проекта II – Приложение 6 – Отчеты по начальным семинарам НЮРГ

цели, объем работы, выявления причин препятствующих реализации решения Второй Ежегодной Конференции МПК ТРАСЕКА, компетенция НЮРГ, членство, правила проведения заседания НЮРГ, перечень задач НЮРГ в сфере автомобильного, железнодорожного, морского, мультимодального транспорта а также таможенные процедуры).

Координатор Проекта конкретно и детально по каждому пункту остановился и проанализировал проекты протоколов:

«О внесении дополнении к техническим приложениям по международному автомобильному транспорту, по таможенным процедурам и обработке документов к Основному Многостороннему Соглашению о Международном Транспорте по развитию коридора Европа – Кавказ – Азия».

«О внесении дополнении к ОМС о международном транспорте по развитию коридора Европа – Кавказ – Азия, по мультимодальным перевозкам, предлагаемого сторонам ОМС экспертами проекта ОЮБТП». (Цели, организация и обязанности оператора мультимодальной перевозке, права и обязанности грузоотправителя, ответственность оператора мультимодальной перевозки, ответственность грузоотправителя, претензии, иски, заключительные положения».

«О внесении дополнении к ОМС о международном транспорте по развитию коридора Европа – Кавказ – Азия по инвестициям ТРАСЕКА, предлагаемого сторонам ОМС экспертами проекта ОЮБТП».

Был обсужден проект Нового Технического Приложения к ОМС «О транспортно-экспедиционной деятельности».

В соответствии с проектом: «Повышение квалификации Руководящего Состава Транспортного Сектора», Национальный Секретарь довел до сведения участников цели данного проекта направленные на совершенствование эффективности работы старшего персонала государственных и таможенных служащих транспортного сектора направленные на применение новых технологии, изменения системы коммуникации. Передача западного европейского ноу-хау лицам, ответственным за принятия решения и заинтересованным кругам внутри региона ТРАСЕКА, а также поддержка содействию развития коридора ТРАСЕКА и Многостороннему Соглашению о Международном Транспорте по развитию коридора ТРАСЕКА.

Исходя из выше изложенного планируется тренинг членов НЮРГ.

Национальный Секретарь, пользуясь случаем, любезно попросил координатора проекта изыскать возможность обновления оборудования офиса Национального Секретариата.

В завершении участники высказали некоторые замечания и предложения которые были приняты во внимание.

Национальный Секретарь представил каждому участнику пакет рабочих документов. Официально, за подписью Председателя Национальной Комиссии будет послан еще один пакет документов в Министерствах и Ведомствах.

Национальный Секретарь и Координатор Проекта пришли к мнению и договорились о том что будет представлена информация об итогах работы НЮРГ согласно ТЗ НЮРГ Руководству Проекта.

Национальный Секретарь Молдовы  
в МПК ТРАСЕКА

В. Телеман

**Список участников  
заседания Национальной юридической Рабочей группы  
по вопросам реализации проекта Tacis TRACECA**

1	Легенский Григорий Николаевич	-	руководитель Департамента развития и координации транспортных систем Минтранса Украины, руководитель Рабочей группы
2	Тертышник Юрий Игнатьевич	-	Национальный секретарь Украины в МПК TRACECA
3	Костенко Виктор Николаевич	-	начальник отдела анализа законодательства и адаптации к ЕС Департамента нормативно-правового обеспечения Минтранса Украины
4	Нечипоренко Нина Сергеевна	-	первый заместитель начальника Юридического управления Укрзалізниці
5	Поливчук Михаил Владимирович	-	инженер СМАП Украины
6	Токман Георгий Йосипович	-	помощник начальника Илличевского морского торгового порта
7	Беца Марьяна Александровна	-	третий секретарь договорно-правового управления правового Департамента МИД Украины
8	Медведева Елена Константиновна	-	начальник отдела разработки и сопровождения нормативных актов Департамента транспортной политики АсМАП Украины
9	Браташов Олег Николаевич	-	начальник отдела Управления технологий таможенного контроля Гостамслужбы Украины
10	Соколов Лев Николаевич	-	ведущий научный сотрудник Института комплексных транспортных проблем

**„Общая юридическая база для транзитных перевозок”**

## Протокол Второго Заседания НЮРГ

22 октября 2003 года, Ташкент

### Участники:

Хашимов А.Ш. – Национальный Секретарь ТРАСЕКА;  
Турдзеладзе В. – Координатор проекта ОЮБТП Джамалов К.К. – Государственный Комитет по защите государственных границ, Начальник Отдела;  
Курбанов Е.А. – Государственный Таможенный Комитет, Старший инспектор;  
Сиддикназаров К.М. – Президент Международной Ассоциации Автоперевозчиков;  
Бадирханов Р. – Главный специалист «Узавтойул»;  
Имомалиев Р. – Эксперт по юридическим вопросам проекта ОЮБТП  
Муслимов Т. – Начальник отдела «Узавтойул»  
Очилов Р. – Гл.специалист «Йуллойха Бюро»  
Эшонкулов А. – Зам. Директора «Йуллойха Бюро»

Заседание открыл господин А. Хашимов – Национальный Секретарь ТРАСЕКА в Республике Узбекистан. Он представил базовую информацию по действующему проекту «Общая юридическая база для транзитных перевозок». Вкратце он проинформировал членов НЮРГ о проведении Ежегодной Встречи Межправительственной Комиссии ТРАСЕКА в Ереване, которая состоялась 9-10 октября 2003 года. Также он представил господина Турдзеладзе – Координатора проекта – и предоставил ему слово с целью обзорного ознакомления участников с ходом выполнения проекта.

Координатор проекта поблагодарил участников заседания за внимание и предоставленную возможность встречи с ними. Далее, он предоставил детальную информацию о ходе выполнения проекта и о достигнутых результатах на текущий момент времени. Он напомнил участникам НЮРГ, что данная Рабочая Группа была сформирована согласно условиям ТЗ проекта. В следствии чего Экспертами Проекта был составлен проект ТЗ НЮРГ, который был одобрен Европейской Комиссией. Координатор проекта раздал ТЗ участникам НЮРГ. В отношении итогов Ереванской конференции он сказал, что 9 документов из 14, одобренные в ходе Конференции, были составлены экспертами проекта ОЮБТП. Также он предоставил общую информацию в отношении каждого из 9 данных документов, объясняя участникам, что главная цель Команды проекта и НЮРГ – это дальнейшее сотрудничество в проработке данных документов, принимая во внимание интересы, замечания и рекомендации, внесенные всеми Сторонами ОМС, после чего эти документы будут предоставлены на рассмотрение в ходе следующей Конференции МПК ТРАСЕКА. В завершении, он попросил членов НЮРГ о тесном сотрудничестве и предоставил слово с целью выражения первого впечатления о данных документах.

Затем Национальный Секретарь представил господина К. Сиддикназарова – Президента Международной Ассоциации Автомобильных Перевозчиков. Господин К. Сиддикназаров особо подчеркнул значимость Программы ТРАСЕКА не только для Узбекистана, но и для всех стран, входящих в состав ТРАСЕКА. По его мнению, существующему законодательству следует принять во внимание интересы всех сторон ОМС. Он также одобрил мнение Координатора проекта в отношении того, что проекты ТРАСЕКА не должны ограничиваться только презентационной деятельностью, а должны достигать намеченные цели с практической точки зрения.

В конце заседания Национальный Секретарь поблагодарил участников за внимание и внесенные замечания. Он обратился ко всем членам НЮРГ с просьбой о выполнении своих обязательств в отношении данного проекта, а также об активном участии в обсуждении ТРАСЕКА ОЮБТП – Отчет о ходе осуществления проекта II – Приложение 6 – Отчеты по начальным семинарам НЮРГ

документов. В завершении, он проинформировал о том, что проектом ОЮБТП и проектом «Повышение Квалификации Главных Должностных лиц в Транспортном Секторе» планируется тренинг членов НЮРГ.

Национальный Секретарь также попросил Координатора проекта изыскать возможность обновления оборудования офиса Национального Секретариата, которое было предоставлено 4 года назад.

В завершении данного заседания Координатор проекта и Национальный Секретарь договорились о том, что Национальный Секретарь будет предоставлять Национальной Комиссии ТРАСЕКА и Руководству Проекта месячный отчет об итогах работы НЮРГ, согласно Техническому Заданию НЮРГ, утвержденному Таск-Менеджером Программы ТРАСЕКА.

На следующий день после встречи Эксперты Проекта предоставили Национальному Секретарю 10 комплектов документов для последующего распределения среди членов НЮРГ с целью ознакомления и подготовки своих комментариев и замечаний для детального обсуждения с экспертами проекта в первой декаде ноября на очередном заседании НЮРГ.

Перечень документов входящих в комплект:

1. Техническое Задание НЮРГ с приложением;
2. Задачи НЮРГ;
3. Мониторинг Оценки;
4. Заключительные резолюции Ереванской Конференции;
5. Проект дополнений к Техническому приложению ОМС по автомобильному транспорту (вариант Турецкой стороны);
6. Проект дополнений к Техническому приложению ОМС по автомобильному транспорту (вариант проекта ОЮБТП);
7. Проект нового Технического Приложения к ОМС по мультимодальному транспорту с проектом протокола и введением;
8. Проект нового Технического Приложения к ОМС по Инвестициям ТРАСЕКА с проектом протокола и введением;
9. Проект дополнений к Техническому приложению к ОМС по таможенным процедурам и обработке документов.

# **Приложение 7**

## **Материалы семинаров**

## Описание семинаров для НЮРГ

### Содержание

Проведение семинаров в рамках рабочих заседаний НЮРГ является частью проектной задачи «Развитие управления и семинары», в соответствии с требованиями статьи 4.2.4 Технического задания Проекта.

Контрактор полностью осознает, что аудитория слушателей семинаров состоит из профессионалов, обладающих высоким уровнем знаний, и поэтому более важным представляется обеспечить единое понимание у экспертов Проекта и Сторон рассматриваемых проблем, нежели предоставить образовательный материал, который может представлять небольшой интерес для участников семинаров.

Необходимо подчеркнуть, что программа в своих задачах выходит за рамки тренинга, как задачи, поставленной перед проектом в его Техническом задании, что отвечает реальным требованиям Стран-бенефициаров Проекта и расширяющейся проектной деятельности.

### Задачи

Основной задачей этой деятельности является достижение единого понимания Сторонами проектной деятельности и разработка общей программы действий, которая была бы направлена на устранение негативных факторов, связанных с недостаточной активностью стран а области международного транспортного права.

### Компоненты семинаров

В таблице приведены четыре независимых компонента семинаров, с кратким описанием и обоснованием для каждого из них.

	Компонент	Содержание/Краткое описание	Источник
<b>A</b>	Международные соглашения, рекомендованные резолюцией ЭСКАТО ООН 48/11 в области автомобильного и железнодорожного транспорта о мерах по облегчению трансграничных грузовых перевозок	Краткое описание целей, основных обязательств сторон, проблемах, возникающих с реализацией ратифицированных конвенций и рекомендации по следующим конвенциям: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Конвенция о дорожном движении, 1968 и Конвенция о дорожных знаках и сигналах 1968</li> <li>- Конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки МДП 1975</li> <li>- Таможенная конвенция о временном ввозе дорожных транспортных средств для коммерческих целей 1956</li> <li>- Таможенная конвенция о контейнерах 1972</li> <li>- Конвенция о гармонизации проведения контроля грузов на границе 1982</li> <li>- Конвенция о договоре международной перевозки грузов (КДПГ) 1956</li> </ul>	Это часть обязательства Проекта по ТЗ, 4.2.3, о содействии ратификации и реализации международных транспортных конвенций. См. Отчет Проекта II – полный перечень планируемых мероприятий по этой задаче.
<b>B</b>	Меж. соглашения, предлагаемые для присоединения путем внесения дополнений в пункт 1 статьи 2 Технического приложения к ОМС по таможенным процедурам и обработке документов	Краткое описание целей, основных обязательств сторон и необходимость их применения (или причины, по которым они предлагаются Подрядчиком для присоединения): <ul style="list-style-type: none"> <li>- Международная Конвенция об упрощении и гармонизации таможенных процедур, 1974 с изменениями и дополнениями;</li> <li>- Конвенция о таможенном режиме, применяемом к контейнерам, переданным в пул и используемым для международных перевозок, 1994;</li> <li>- Соглашение о введении технических правил для колесных транспортных средств 1998;</li> <li>- Конвенция об ответственности операторов транспортных терминалов в международной торговле 1991.</li> </ul>	См. выше
<b>C</b>	Выявленные нарушения положений ОМС	Толкование положений ОМС. Рассмотрение фактов нарушений Подрядчиком. Рекомендуемые меры по устранению существующих нарушений и предотвращению возможных. Наиболее важной составляющей является достижение единообразного понимания проблемы.	В каждом отчете Проекта содержится обзор выявленных нарушений. Задача вне рамок ТЗ Проекта.
<b>D</b>	Протоколы о внесении изменений и дополнений в ОМС и новые технические приложения	Краткое содержание. Рекомендуемые действия, способствующие наиболее эффективному рассмотрению вносимых изменений и дополнений в ОМС и новые технические приложения.	Задача отражает обязательства Проекта по ТЗ 0 4.2.5, 4.2.6 и 4.2.7, а также деятельность, о которой сообщалось в предыдущих отчетах.

## **Этапы программы**

Каждый компонент программы реализуется в две стадии – в ноябре/декабре и марте/апреле, параллельно с проведением плановой работы НЮРГ. См. График семинара (приложение 1).

Планируется завершить программу семинаров в ходе последнего рабочего заседания НЮРГ.

## **Планируемые результаты**

Одним из планируемых результатов станет более эффективная работа НЮРГ, выражающаяся в содействии присоединению стран к рекомендуемым международным конвенциям, в приближении к завершению процедур ратификации в Сторонах, а также в том, чтобы добиться лучшего понимания значения вносимых в ОМС посредством протоколов дополнений и изменений, что обеспечит готовность Сторон подписать Протоколы на следующем Ежегодном заседании).

Одним из ощутимых результатов также станет разработка Плана действий для каждого государства, по устранению нарушений положений ОМС, исходя из сложившейся практики внутри каждого государства, и правильного понимания причин, препятствующих правильной реализации его положений.

	Компонент	ноябрь/декабрь 2003	март/апрель 2004
<b>A</b>	<i>Международные соглашения, рекомендованные резолюцией ЭСКАТО ООН 48/11 в области автомобильного и железнодорожного транспорта о мерах по облегчению трансграничных грузовых перевозок</i>	Обзор целей и основных обязательств Сторон	Обзор проблем, препятствующих их реализации или причин, по которым государство принимает решение не вступать в соглашение. Рекомендации.
<b>B</b>	<i>Межд. соглашения, предлагаемые для присоединения путем внесения дополнений в пункт 1 статьи 2 Технического приложения к ОМС по таможенным процедурам и обработке документов</i>	Обзор целей и основных обязательств Сторон. Зачем они нужны?	Обзор проблем, препятствующих их реализации. Рекомендации.
<b>C</b>	<i>Выявленные нарушения положений ОМС</i>	Комментарии к статьям ОМС. Обзор фактов, выявленных экспертами Проекта. Рекомендации.	Обзор фактов, выявленных экспертами Проекта. Рекомендации.
<b>D</b>	<i>Протоколы о внесении изменений и дополнений в ОМС и новые технические приложения</i>	Обзор содержания. Зачем расширять ОМС?	Рекомендуемый план действий по продвижению протоколов в каждой из стран. Новые предложения экспертов Проекта по развитию торговли в коридоре ТРАСЕКА.

Соглашения и Конвенции в области транспорта  
(данные на 14 ноября 2003 года)

Соглашения и Конвенции в области транспорта	Страны ТРАСЕКА												
	Азербайджан	Армения	Болгария	Грузия	Казахстан	Кыргызстан	Молдова	Румыния	Таджикистан	Туркменистан	Турция	Узбекистан	Украина
<i>Конвенции рекомендованные ОМС</i>													
Конвенция МДП, 1975	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+
Конвенция о проведении контроля грузов на границе, 1982	+	+	+	+		+		+				+	+
Таможенная конвенция о контейнерах, 1972			+	+				+			+	+	+
<i>Конвенции, рекомендованные Резолюцией 48/11 ООН ЭСКАТО</i>													
Конвенция о дорожном движении, 1968	+		+	+	+		+	+	+	+		+	+
Конвенция о дорожных знаках и сигналах, 1968			+	+	+			+	+	+		+	+
Конвенция МДП, 1975	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+
Таможенная конвенция о временном ввозе дорожных транспортных средств для коммерческих целей, 1956	+		+			+		+				+	
Таможенная конвенция о контейнерах, 1972			+	+				+			+	+	+
Конвенция о проведении контроля грузов на границе, 1982	+	+	+	+		+		+				+	+
Конвенция о договоре международной перевозки грузов (КДПГ), 1956			+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	
<i>Конвенции и соглашения, рекомендованные Протоколом ОЮБТП к ОМС</i>													
Международная Конвенция об упрощении и гармонизации таможенных процедур, 1974 с изменениями и дополнениями													
Конвенция о таможенном режиме, применяемом к контейнерам, переданным в пул и используемым для международных перевозок, 1994												+	
Соглашение о введении технических правил для колесных транспортных средств, 1998	+							+			+		
Конвенция об ответственности операторов транспортных терминалов в международной торговле, 1991				+									

+ - подписание, ратификация, присоединение;  
П – подписано, но не ратифицировано.

## Краткое резюме Протоколов, принятых на Ереванской Конференции МПК

На Третьей Конференции (Ежегодной встрече), проведенной в Ереване, Республике Армения, 9-10 октября 2003 г. Межправительственная Комиссия ТРАСЕКА приняла решения в отношении следующих Протоколов к ОМС

### **1. ПРОТОКОЛ ПО ВНЕСЕНИЮ ИЗМЕНЕНИЙ В ОСНОВНОЕ МНОГОСТОРОННЕЕ СОГЛАШЕНИЕ В СФЕРЕ МЕЖДУНАРОДНОГО ТРАНСПОРТА ПО РАЗВИТИЮ КОРРИДОРА ЕВРОПА-КАВКАЗ-АЗИЯ**

Данный Протокол был подписан уполномоченными Главами делегаций на основе Заключительных Резолюций Второй Ежегодной Встречи Межправительственной Комиссии ТРАСЕКА (проведенной в Ташкенте в мае 2003г.). В рамках данного Протокола было принято решение:

(а) Внести изменения в Статью 4 (Содействие Международному Транспорту) Основного Многостороннего Соглашения по развитию коридора Европа-Кавказ-Азия под пунктом 4 на период 3 лет с момента вступления данных изменений в силу, Стороны должны обеспечить введение бесплатных однократных/двукратных виз лицам, транспортирующим и/или сопровождающим товары гуманитарной помощи и строительные материалы в Афганистан через территорию «Международного транспортного коридора «ТРАСЕКА» Европа-Кавказ-Азия».

(б) Внести изменения в Статью 4 (Процедура составления документации) Технического Приложения к ОМС по Таможенным Процедурам и составлению Документации под пунктом 5 о нижеследующем:

“5. Стороны не должны применять таможенные депозиты, банковские гарантии, полисы страхования финансовых рисков на транзит товаров железнодорожным транспортом.

(в) Внести изменения в Приложение 2 к Техническому Приложению к ОМС по международному железнодорожному транспорту под пунктом (с) о нижеследующем:

“с) применить 0-вую ставку НДС на железнодорожные услуги транспортировки в сфере международного и транзитного железнодорожного сообщения, включая услуги за транспортировку, экспедирование, погрузку/разгрузку и хранение».

(г) **принять новое Техническое Приложение** к Основному Многостороннему Соглашению по Международным Таможенным Процедурам транзитных перевозок товаров, транспортированных согласно ж/д накладной формата SMGS, по территории транспортного коридора ТРАСЕКА «Европа-Кавказ-Азия»

Целью данного принятого Технического Приложения является утверждение Международных Таможенных Процедур Транзитных Перевозок ТРАСЕКА на провоз товаров железнодорожным транспортом, используя ж/д накладную формата «SMGS». «Сферой деятельности» в рамках данного Технического Приложение является признание ж/д накладной формата «SMGS» Таможенным транзитным документом.

Следует отметить, что данный Протокол представляет собой первое изменение к ОМС с 1998 года. Несмотря на то, что Протокол Изменений и новое Техническое Приложение были одобрены в ходе Второй Ташкентской Ежегодной Конференции и рекомендованы Сторонам для последующего включения в ОМС, Стороны так и не смогли достигнуть консенсуса, и по этой причине резолюции одобрения были следующего порядка:

- Армения, Азербайджан, Болгария, Грузия, Республика Кыргызстан, Молдова, Румыния, Таджикистан – полностью одобрили;
- Казахстан, Турция и Украина – внесли свои дополнения;
- Узбекистан не подписал Протокол (по причине отсутствия полномочий со стороны представителя).

### **2. ПРОТОКОЛ ВНЕСЕНИЯ ИЗМЕНЕНИЙ К ТЕХНИЧЕСКИМ ПРИЛОЖЕНИЯМ ПО МЕЖДУНАРОДНОМУ АВТОДОРОЖНОМУ ТРАНСПОРТУ, ТАМОЖЕННЫМ ПРОЦЕДУРАМ**

## **И ПОДГОТОВКИ ДОКУМЕНТАЦИИ ОМС ПО МЕЖДУНАРОДНОМУ ТРАСПОРТУ ПО РАЗВИТИЮ КОРИДОРА ЕВРОПА-КАВКАЗ-АЗИЯ**

Данный Протокол был принят как основа и рекомендован Сторонам для согласования в максимально возможные кратчайшие сроки для его дальнейшего подписания на последующей Конференции (Ежегодной Встречи) МПК ТРАСЕКА.

Протокол содержит дополнения к:

(а) Техническому Приложению по Международному автомобильному транспорту в виде:

i. **Дополнительной Статьи 2 "Определения"** с новыми условиями **определения «Разрешительной системы ТРАСЕКА» и «Системы квот».**

ii. **Дополнительной Статьи 3 "Выход на Рынок", дополненной пунктами 3 -7.**

(б) Техническому Приложению по Таможенным процедурам и подготовке документации в виде:

i. **Дополнительной Статьи 3 "Таможенный Контроль"** с новыми условиями, направленными на **облегчение процесса проведения таможенных формальностей.**

ii. **Дополнение к Техническому Приложению новой Статьи о Содействии транзитным перевозкам.**

### **3. ПРОТОКОЛ О ВНЕСЕНИИ ИЗМЕНЕНИЙ В ТЕХНИЧЕСКОЕ ПРИЛОЖЕНИЕ ПО МЕЖДУНАРОДНОМУ АВТОМОБИЛЬНОМУ ТРАНСПОРТУ К ОСНОВНОМУ МНОСТОРОННЕМУ СОГЛАШЕНИЮ ПО РАЗВИТИЮ КОРИДОРА ЕВРОПА-КАВКАЗ-АЗИЯ**

Данный Протокол, составленный в соответствии с предложением Турецкой стороны, был принят как основа и рекомендован Сторонам согласовать его в максимально возможные кратчайшие сроки для дальнейшего подписания в ходе следующей Конференции (Ежегодной встречи) МПК ТРАСЕКА.

Протокол содержит дополнения к Техническому Приложению по Международному автомобильному транспорту в виде:

i. **Статьи 3 "Выход на Рынок", дополненной пунктами "3" - "7".**

ii. **Дополнения к Техническому Приложению по Международному автомобильному транспорту новой Статьей.**

### **4. ПРОЕКТ ТЕХНИЧЕСКОГО ПРИЛОЖЕНИЯ ПО СМЕШАННЫМ ПЕРЕВОЗКАМ**

Данное Техническое Приложение было принято как основа и рекомендована Сторонам к согласованию для последующего подписания Протокола о внесении изменений в ОМС на следующей Конференции (Ежегодной Встречи) МПК ТРАСЕКА.

По итогам обсуждения и консультаций с ПС МПК ТРАСЕКА, проектами ГППГ, ЕПТРТ экспертами проекта ОЮБТП в сотрудничестве с Координационной командой ТРАСЕКА были завершены проекты Протокола и План Действий, представленных на рассмотрение в ходе Встречи Глав железных дорог, портов и судоходных компаний, проведенной в Баку 17-18 июля 2003 г.

Данное Техническое Приложение регулирует взаимоотношения транспортных структур-перевозчиков в сфере услуг смешанных транспортировок и определяет права, обязательства и ответственность каждого из участников подобных транспортировок.

### **5. ПРОТОКОЛ О ВНЕСЕНИИ ИЗМЕНЕНИЙ В ОСНОВНОЕ МНОГОСТОРОННЕЕ СОГЛАШЕНИЕ ПО МЕЖДУНАРОДНОМУ ТРАНСПОРТУ ПО РАЗВИТИЮ КОРИДОРА ЕВРОПА-КАВКАЗ-АЗИЯ**

ТРАСЕКА ОЮБТП – Отчет о ходе осуществления проекта II – Приложение 7 – Материалы семинаров

Данный Протокол был принят как основа и рекомендован Сторонам к согласованию проекта Технического Приложения в максимально возможные кратчайшие сроки для его дальнейшего подписания на следующей Конференции (Ежегодной Встрече) МПК ТРАСЕКА.

Протокол вводит два новых понятия:

(а) **Маршрут ТРАСЕКА** - означающий межгосударственную Транспортировочную систему, пересекающую более, чем одно государство, установленное посредством межгосударственного соглашения, подписанного, по крайней мере, двумя сторонами подписавшими ОМС.

(б) **Инвестиции ТРАСЕКА** означают любой проект, имеющий отношение к восстановлению или реконструкции существующих инфраструктурных мощностей, либо строительство новых инфраструктурных мощностей на территории образованного маршрута ТРАСЕКА.

Новые определения, введенные в рамках Протокола:

- Комитеты ТРАСЕКА,
- Подразделения ТРАСЕКА,
- Механизм урегулирования споров, который детально предполагает составление отдельного Протокола к ОМС в дополнение к Статье ОМС №12, в соответствии с положениями которой, любая спорная ситуация, возникающая между Сторонами, имеющими отношение к интерпретации и реализации ОМС, его Протоколов и Технических приложений, также как и к настоящему Техническому Приложению и Протоколу(-лам), создающим конкретные маршруты ТРАСЕКА и любая спорная ситуация, возникающая между Стороной и третьей стороной, имеющей отношение к интерпретации и реализации вышеупомянутых соглашений и протоколов и/либо любых контрактов или соглашений, подписанных Стороной и вышеупомянутой третьей стороной для имплементации маршрута ТРАСЕКА, либо напрямую связанной с его эксплуатацией, должна быть разрешена.
- Гарантийный Тростовый Фонд означает механизм возмещения любых внерасчетных рисков, возникающих на маршруте ТРАСЕКА, особенно тех рисков, возмещаемых по условиям Конвенции MIGA

## **6. ПРОТОКОЛ О ВНЕСЕНИИ ИЗМЕНЕНИЙ В ТЕХНИЧЕСКИЕ ПРИЛОЖЕНИЯ ПО ТАМОЖЕННЫМ ПРОЦЕДУРАМ И СОСТАВЛЕНИЮ ДОКУМЕНТАЦИИ В ОСНОВНОЕ МНОГОСТОРОННЕЕ СОГЛАШЕНИЕ ПО РАЗВИТИЮ КОРРИДОРА ЕВРОПА-КАВКАЗ-АЗИЯ**

Данный Протокол был принят как основа и рекомендован Сторонам по согласованию протокола в максимально возможные кратчайшие сроки для его дальнейшего подписания в ходе следующей Конференции (Ежегодной Встречи) МПК ТРАСЕКА.

Протокол содержит положения дополнительного пункта 1 Статьи 2 «Международные конвенции» с новыми подпунктами, рекомендованными Сторонам к согласованию как можно скорее по нижеследующим международным конвенциям:

- “d. Международная Конвенция по упрощению процесса гармонизации таможенных процедур, 1974, в его изменении;
- e. Международная конвенция по Гармонизации Пограничного Контроля за Товарами, 1982;
- f. Конвенция по Таможенным процедурам в отношении контейнерных перевозчиков, используемых по международным транзитам, 1994;
- g. Соглашение в отношении создания международных технических нормативов для колесных транспортных средств, 1998;
- h. Конвенция UNIDROIT в отношении Международных Терминальных Операторов.”

**TRACESA**

**Общая юридическая база  
для транзитных перевозок**

Программа Тасис TRACESA Европейского Союза  
для Азербайджана, Армении, Болгарии, Грузии, Казхстана, Киргизстана, Молдовы, Румынии,  
Таджикистана, Туркменистана, Турции, Узбекистана, Украины

**НЮРГ  
- Семинар -**



Проект финансируется  
Европейским Союзом



Проект осуществляется  
Lamnidis & Associates

**Содержание семинара**

	Компонент	Содержание/Краткое описание
<b>A</b>	Международные соглашения, рекомендованные резолюцией ЭСКАТО ООН 48/11 в области автомобильного и железнодорожного транспорта о мерах по облегчению трансграничных грузовых перевозок	Краткое описание целей, основных обязательств сторон, проблем, возникающих с реализацией ратифицированных конвенций и рекомендации по следующим конвенциям: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Конвенция о дорожном движении, 1968 и Конвенция о дорожных знаках и сигналах 1968</li> <li>- Конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки МДП 1975</li> <li>- Таможенная конвенция о временном ввозе дорожных транспортных средств для коммерческих целей 1956</li> <li>- Таможенная конвенция о контейнерах 1972</li> <li>- Конвенция о гармонизации проведения контроля грузов на границе 1962</li> <li>- Конвенция о договоре международной перевозки грузов (КДПГ) 1956</li> </ul>
<b>B</b>	Международные соглашения, предлагаемые для присоединения путем внесения дополнений в пункт 1 статьи 2 Технического приложения к ОМС по таможенным процедурам и обработке документов	Краткое описание целей, основных обязательств сторон и необходимость их применения (или причины, по которым они предлагаются Подрядчиком для присоединения): <ul style="list-style-type: none"> <li>- Международная Конвенция об упрощении и гармонизации таможенных процедур, 1974 с изменениями и дополнениями;</li> <li>- Конвенция о таможенном режиме, применяемом к контейнерам, переданным в пул и используемым для международных перевозок, 1994;</li> <li>- Соглашение о введении технических правил для колесных транспортных средств 1996;</li> <li>- Конвенция об ответственности операторов транспортных терминалов в международной торговле 1991.</li> </ul>
<b>C</b>	Выявление нарушения положений ОМС	Толкование положений ОМС. Рассмотрение фактов нарушений Подрядчиком. Рекомендуемые меры по устранению существующих нарушений и предотвращению возможных. Наиболее важной составляющей является достижение единообразного понимания проблемы.
<b>D</b>	Протоколы о внесении изменений и дополнений в ОМС и новые технические приложения	Краткое содержание. Рекомендуемые действия, способствующие наиболее эффективному рассмотрению вносимых изменений и дополнений в ОМС и новые технические приложения.

### Слайд 3

#### Конвенция о дорожном движении

(Вена, 8 ноября 1968)

##### Цели

Облегчение условий международных автомобильных перевозок при большей безопасности движения посредством принятия единых правил дорожного движения.

##### Основные обязательства сторон

- Предпринимать необходимые меры с целью обеспечения соответствия применяемых правил дорожного положениям Конвенции (без применения штрафов).
- Предпринять необходимые меры с целью обеспечения единообразия технических требований, предъявляемым к автотранспортным средствам и прицепам, и положений Конвенции.
- Допускать на территории международных перевозок автотранспортные средства, прицепы и т.д., которые отвечают требованиям Конвенции, и водители которых выполняют условия, содержащиеся в Конвенции.
- Сообщать любой другой из Договаривающихся Сторон информацию, необходимую для идентификации личности, на чье имя автотранспортное средство или прицеп зарегистрированы, обратившейся с просьбой о предоставлении такой информации, если это автотранспортное средство было вовлечено в дорожно-транспортное происшествие.
- Гарантировать, что любые действия, которые сторона может предпринять в одностороннем порядке или в порядке договоренностей по двусторонним или многосторонним соглашениям с целью содействия международным автомобильным перевозкам и выполнению условий Конвенции.

### Слайд 4

#### Таможенная конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки МДП

(Женева, 14 ноября 1975 г.)

##### Цели

Содействовать международной перевозке грузов автомобильным транспортом путем упрощения и гармонизации административных правил, связанным с пересечением государственных границ.

##### Основные обязательства Сторон

- Допускать перевозку грузов, перевозимых с соблюдением процедуры МДП без уплаты или депозита ввозных или вывозных пошлин и сборов в промежуточных таможенных.
- Каждая Договаривающаяся Сторона публикует список таможен места отправления, промежуточных таможен и таможен места назначения, которые она предназначает для производства операций МДП.
- Договаривающиеся Стороны стран, территории которых соприкасаются, будут консультироваться для определения с обоюдного согласия соответствующих пограничных таможен и часов их работы.
- Договаривающиеся Стороны обмениваются при наличии соответствующей просьбы информацией, необходимой для применения положений Конвенции, в частности сведениями, касающимися допущения дорожных транспортных средств или контейнеров, а также технических характеристик их конструкции.

## Слайд 5

### Таможенная конвенция о временном ввозе коммерческих дорожных транспортных средств

(Женева, 18 мая 1956)

#### Цели

Распространить по возможности положения Таможенной конвенции о временном ввозе частных автотранспортных средств, заключенной в Нью-Йорке, 4 июня 1954, на временный ввоз коммерческих автотранспортных средств и, в частности, обеспечить использование для этих перевозочных средств таможенных документов, предписанных для частных автотранспортных средств, и таким образом содействовать развитию международных автомобильных перевозок.

#### Основные обязательства Сторон

- Разрешать без уплаты ввозных пошлин и налогов и без каких-либо запретов и ограничений ввоза, при условии обратного вывоза и соблюдении других требований, изложенных в настоящей Конвенции, временный ввоз автотранспортных средств ввозимых и используемых в международных автомобильных перевозках для коммерческих целей.
- Допускать ввоз топлива, содержащегося в обычных топливных баках временно ввозимых автотранспортных средств, без уплаты ввозных пошлин и налогов и без каких-либо запретов или ограничений ввоза.
- Допускать временный ввоз запасных частей, ввезенных для ремонта уже временно ввезенного конкретного автотранспортного средства, без уплаты ввозных пошлин и налогов и без каких-либо запретов и ограничений ввоза.
- Принимать меры к тому, чтобы не вводить таможенные процедуры, которые могли бы препятствовать развитию международных коммерческих автомобильных перевозок.
- Для ускорения таможенных процедур соседние Договаривающиеся стороны должны принимать меры к тому, чтобы размещать свои соответствующие таможенные конторы и посты в непосредственной близости друг от друга и держать их открытыми в течение одних и тех же часов.

## Слайд 6

### Таможенная конвенция о контейнерах

(Женева, 2 декабря 1972 г.)

#### Цели

Расширить и облегчить международные контейнерные перевозки.

#### Основные обязательства Сторон

- Разрешать временный ввоз как грузовых, так и порожних контейнеров сроком на три месяца со дня их ввоза (с возможным его продлением) и последующим вывозом, при выполнении условий Конвенции.
- Разрешать временный ввоз принадлежностей и оборудования временно ввезенных контейнеров.
- Предоставлять друг другу при наличии соответствующей просьбы информацию, необходимую для применения положений настоящей Конвенции, и, в частности, информацию, относящуюся к допуску контейнеров, а также к техническим характеристикам их конструкции.

## Международная Конвенция о согласовании условий проведения контроля грузов на границе, 1982

### Цели

Конвенция направлена на облегчение международной перевозки грузов путем сокращения требований в отношении соблюдения формальностей, а также видов и продолжительности контроля, по отношению ко всем грузам, пересекающим при ввозе, вывозе или транзите одну или более морских, воздушных или сухопутных границ.

## Международная Конвенция о согласовании условий проведения контроля грузов на границе, 1982

### Основные обязательства Сторон

- Установить практику согласования как внутри государства, так и между странами, условий проведения контроля  и методов их применения всеми службами причастными к проведению контроля грузов на границе;
  - Для обеспечения надлежащего функционирования служб контроля обеспечивать, чтобы данные службы имели по мере возможности в своем распоряжении:
    - квалифицированный персонал в достаточном количестве с учетом потребностей перевозок
    - оборудование и устройства, необходимые для проведения проверки с учетом вида транспорта и грузов, подлежащих контролю, и потребностей перевозок;
    - официальные инструкции для должностных лиц, с тем чтобы они действовали в соответствии с международными договорами и соглашениями, а также в соответствии с действующими национальными предписаниями
  - Обмениваться с другими Договаривающимися Сторонами при наличии соотв. просьбы информацией, необходимой для применения настоящей Конвенции в соотв. с условиями, указанными в приложениях.
  - Обеспечивать максимальное облегчение транзита грузов, перевозимых в контейнерах или других упаковочных средствах, обеспечивающих достаточную безопасность
  - Во всех случаях пересечения общей сухопутной границы принимать, когда это возможно, соответствующие меры для облегчения провоза грузов, в частности:
    - они прилагают все усилия для орг. совместного контроля грузов и документов путем установки совместно используемого оборуд., а также для обеспечения того, чтобы были аналогичными:
    - часы работы пограничных постов
    - службы контроля, которые осуществляют свою деятельность на этих постах
    - категории грузов, средства транспорта и системы международного таможенного транзита, которые могут быть приняты или использоваться в этих странах
- под "контролем" подразумевается любая служба, на которую возложена обязанность осуществлять все или некоторые виды контроля, включая таможенный, медико-санитарный, ветеринарный, фитосанитарный или любые другие виды контроля, которым регулярно подвергается импортные, экспортные или транзитные грузы.

Слайд 9

### Международная Конвенция о согласовании условий проведения контроля грузов на границе, 1982

#### Последствия и преимущества

#### или Зачем нужно применять эту Конвенцию?

Согласование условий проведения пограничного контроля дает неоспоримые преимущества как **службам контроля** так и **национальной экономике** страны-участницы, поскольку это способствует наиболее эффективному использованию малочисленного кадрового состава и технических ресурсов, имеющегося в распоряжении у таможенного поста.

Конвенция представляет собой платформу для сотрудничества между национальными службами контроля.

Она также дает основу для заключения двусторонних соглашений и принятия конкретных действий, которые могут способствовать международной торговле на благо национальной экономики страны.

Преимущества для **транспортной отрасли** заключаются в увеличении объема международных перевозок, поскольку согласование государствами условий пересечения общих границ значительно сокращает время прохождения контроля, и, следовательно, сокращает время в пути. Таким образом, сотрудничество различных служб контроля (включая медико-санитарный, ветеринарный и т.д.) и отмена не-основных видов осмотра, особенно в отношении транзитных грузов, смогли бы способствовать развитию международных перевозок.

Слайд 10

### Конвенция о договоре международной перевозки грузов (КДПГ)

(Женева, 19 мая 1956 г.)

#### Цели

Внесение единообразия в условия договора международной перевозки грузов и, в частности, в условия, касающиеся требуемых для таких перевозок документов и ответственности перевозчика.

#### Основные обязательства Сторон

- Обеспечить применение конвенции ко всякому договору автотранспортной перевозки, когда указанные в договоре место принятия к перевозке груза и место, предусмотренное для сдачи груза, находятся на территории двух различных странах, из которых по крайней мере одна является участвующей в Конвенции.

## Международная конвенция об упрощении и гармонизации таможенных процедур, 1974, с изменениями

### Цели

Внести действенный вклад в развитие торговли и обмена путем упрощения и гармонизации таможенных правил и процедур, а также стимулировать международное сотрудничество, без ущерба для соответствующих правил таможенного контроля.

## Международная конвенция об упрощении и гармонизации таможенных процедур, 1974, с изменениями

### Основные обязательства Сторон

- Способствовать упрощению и гармонизации таможенных процедур и с этой целью соблюдать в соответствии с положениями Конвенции Стандартные правила, Стандартные правила с переходным сроком и Рекомендуемые правила, содержащиеся в приложениях к Конвенции.
- Уведомлять об оговорках в отношении Рекомендуемых правил, содержащихся в Приложениях к Конвенции, приемлемых для депозитария, пересматривать оговорки каждые три года, и информировать депозитария о продолжении срока действия оговорки.
- Руководствоваться следующими принципами:
  - осуществления программ, направленных на постоянное совершенствование и повышение эффективности таможенных правил и процедур,
  - предсказуемость, последовательность и открытость при применении таможенных правил и процедур
  - предоставление заинтересованным сторонам всей необходимой информации, относительно законов, нормативных правовых и административных актов по таможенному делу, таможенных правил и процедур
  - применение современных методов работы, таких как контроль на основе управления рисками и методов аудита и максимальное практическое использование информационных технологий
  - сотрудничество с другими национальными органами власти, таможенными службами других государств и торговыми сообществами, во всех случаях, где это необходимо
  - внедрение соответствующих международных стандартов,
  - обеспечение беспрепятственного доступа заинтересованных сторон к процедурам рассмотрения в административном и судебном порядке

## Международная конвенция об упрощении и гармонизации таможенных процедур, 1974, с изменениями

### Последствия и преимущества

#### или Зачем нужно применять эту Конвенцию?

- Конвенция представляет собой модель поведения служб контроля на границе, в соответствии с которой должна выстраиваться практика проведения контроля, реализация которой должна демонстрировать, что государственные органы делают все возможное для того, чтобы служить на благо своей страны, своего народа и развития международной торговли при добросовестном выполнении задач, стоящих перед современной службой таможенного контроля.

#### Преимущества для национальной экономики

Принципы Киотской Конвенции направлены на сокращение времени прохождения контроля, что, в свою очередь:

- снижает стоимость импортируемых товаров
- снижает затраты на производство продукции
- повышает конкурентоспособность национальной продукции на мировом рынке
- привлекает международные инвестиции и способствует развитию международной торговли
- снижает конечную стоимость товаров для потребителей
- увеличивает валовый национальный доход

#### Преимущества для служб таможенного контроля

Применение принципов Киотской Конвенции приводит к:

- наиболее эффективному использованию ресурсов таможенной службы
- более быстрой, предсказуемой и эффективной таможенной очистке грузов
- повышенное качество таможенного контроля
- облегченным условиям торгового оборота между странами

#### Преимущества для участников экономических сделок

- Прозрачность правил
- повышенное удобство для участников торговой сделки, выполняющих треб. служб контроля
- снижение затрат на доставку продукции
- повышенная конкурентоспособность
- доступная информация о правах и обязанностях сторон

## Конвенция о таможенном режиме, применяемом к контейнерам, переданным в пул и используемым для международных перевозок (1994)

### Цели

Повысить эффективность использования контейнеров в международных перевозках путем облегчения административных процедур с тем, чтобы сократить перевозки порожних контейнеров и не допускать повторный ввоз или вывоз тех контейнеров, которые были ранее ввезены или вывезены.

### Конвенция о таможенном режиме, применяемом к контейнерам, переданным в пул и используемым для международных перевозок (1994)

#### Основные обязательства Сторон

- Допускать к ввозу контейнеры в пуле, без уплаты ввозных пошлин и сборов, без ограничений на ввоз экономического характера, без ограничений на их использование во внутренних перевозках и без обязательства предъявлять таможенные документы и предоставлять гарантии при их ввозе и вывозе, при соблюдении следующих условий:
  - Контейнеры были вывезены ранее или будут реэкспортированы впоследствии или что равное число контейнеров одного и того же типа было вывезено ранее или будет реэкспортировано впоследствии;
- В соответствии с соглашением, на основе которого создан пул, участники пула:
  - Обмениваются между собой контейнерами в ходе международной перевозки грузов;
  - Ведут по каждому типу контейнеров учет, отражающий перемещение контейнеров, обменных таким образом;
  - Обязуются отправлять друг другу контейнеры каждого типа в количестве, необходимом для устранения за периоды в 12 месяцев возникающей разницы в числе контейнеров, с тем, чтобы обеспечить для каждого участника пула баланс между числом контейнеров каждого типа, переданных им в распоряжение пула, и числом контейнеров тех же типов, имеющихся в его распоряжении на территории договаривающейся стороны, в которой он учрежден. Этот период в 12 месяцев может быть продлен компетентными таможенными органами этой Договаривающейся Стороны.
- Передавать друг другу, по требованию и в соответствии с их законодательством, информацию, необходимую для применения положений Конвенции.

### Конвенция о таможенном режиме, применяемом к контейнерам, переданным в пул и используемым для международных перевозок (1994)

#### Последствия и преимущества

##### или Зачем нужно применять эту Конвенцию?

- Эта Конвенция позволяет не рассматривать контейнеры как один из видов товаров в международном торговом обороте, что является последующим шагом после мер, предпринятых в рамках Конвенции о контейнерах 1972 г. В частности, сокращается перемещение в международном сообщении пустых контейнеров, поскольку лица, не ввозившие или вывозившие контейнеры, могут использовать их для своих целей.

**Соглашение о введении единых технических правил для колесных транспортных средств, предметов оборудования и частей, которые могут быть установлены и/или использованы на колесных транспортных средствах (1998)**

**Цели**

Создание процесса глобального процесса, в рамках которого Стороны из всех регионов и стран могли бы совместно разрабатывать единые технические правила, касающиеся рабочих характеристик колесных транспортных средств, оборудования и частей, которые могут быть установлены и/или использованы на колесных транспортных средствах, в области безопасности, охраны окружающей среды, эффективного использования энергии и защиты от угона, при обеспечении объективного учета существующих технических правил, применяемых Сторонами, а также Правил ЕЭК ООН.

и

снижение технических барьеров в международной торговле посредством согласования существующих технических правил, применяемых Сторонами, и Правил ЕЭК ООН, и разработка новых единых технических правил, регулирующих рабочие характеристики колесных транспортных средств, оборудования и частей, которые могут быть установлены и/или использованы на колесных транспортных средствах, в области безопасности, охраны окружающей среды, эффективного использования энергии и защиты от угона, и отвечающих целям достижения высоких уровней безопасности и защиты и охраны окружающей среды.

**Соглашение о введении единых технических правил для колесных транспортных средств, предметов оборудования и частей, которые могут быть установлены и/или использованы на колесных транспортных средствах (1998)**

**Основные обязательства Сторон**

- Применять настоящее Соглашение параллельно с Соглашением 1958 года без ущерба для институциональной автономии любого из них;
- Представители Сторон входят в Исполнительный Комитет настоящего Соглашения, который собирается для заседаний в таком качестве не реже одного раза в год;
- Реализовывать положения Соглашения, с учетом приоритетности действий в рамках данного Соглашения;
- Сторона, голосующая за установление единого технического правила посредством (1) гармонизации существующих правил; или (2) установление нового технического правила в Едином реестре, или (3) изменения установленного единого правила, должна представить техническое правило к прохождению процедуры, посредством которой это техническое правило станет частью внутреннего законодательства, - в предельно короткие сроки;
- Применять единые технические правила, установленные в рамках данного Соглашения за основу для национальных технических правил.

Слайд 19

**Соглашение о введении единых технических правил для колесных транспортных средств, предметов оборудования и частей, которые могут быть установлены и/или использованы на колесных транспортных средствах (1998)**

**Последствия и преимущества**

**или Зачем нужно применять это Соглашение?**

- Преимущества Соглашения для национальных экономик Договаривающихся Государств в том, что оно сокращает технические барьеры в международной торговле путем гармонизации существующих технических правил Договаривающихся Государств, а также Правил ЕЭК ООН, а также путем разработки новых технических правил, регулирующих рабочие характеристики колесных транспортных средств, оборудования и частей, которые могут быть установлены и/или использованы на колесных транспортных средствах, в отношении безопасности, охраны окружающей среды, эффективного использования энергии и защиты от угона, и отвечающих целям достижения высоких уровней безопасности и защиты и охраны окружающей среды.

Слайд 20

**Конвенция ООН об ответственности операторов транспортных терминалов в международной торговле (1991)**

**Цели**

Устранить или сократить неопределенности правового режима, применимого к грузам в процессе международной перевозки, в части услуг, сопутствующих транспортировке грузов, путем принятия унифицированных норм, касающихся ответственности за утрату, повреждение или задержку в передаче таких грузов, когда они находятся в ведении операторов транспортных терминалов и не охвачены законами о перевозке, основанными на конвенциях, применимых к различным видам транспорта.

## Конвенция ООН об ответственности операторов транспортных терминалов в международной торговле (1991)

### Основные обязательства Сторон

- Обеспечить применение положений Конвенции к каждому оператору транспортного терминала, который, в соответствии с международным частным правом, полагает под действие настоящей Конвенции, в процессе осуществления своей хозяйственной деятельности, предоставления транспортных услуг, в отношении грузов в международной перевозке на подконтрольной ему территории или на территории, которую он имеет право посещать или использовать.
- Применять положения Конвенции в отношении грузов, принятых к перевозке оператором в день или после вступления в силу настоящей Конвенции для данного государства.
- Обеспечить применение возражений ответчика и пределов ответственности, предусмотренных Конвенцией, при любом иске к оператору по поводу утраты или повреждения груза, равно как и по поводу задержки в передаче груза, независимо от того, основан ли этот иск на договоре, деликте или ином правоотношении.
- Обеспечить применение положений Конвенции в отношении: особых правил об опасных грузах, обеспечительных прав оператора на удержание груза; ограничения исковой давности сроком 2 года.
- Обеспечить признание любого условия в договоре, заключенном оператором, или в любом документе, подписанном или выданном оператором на основании данной Конвенции, ничтожным в той степени в какой оно противоречит прямо или косвенно положениям настоящей Конвенции.
- Обеспечить единообразие применения положений Конвенции внутри Государства

Конвенция применяется только в том случае, если транспортные услуги являются предметом хозяйственной деятельности предприятий. Применимость Конвенции определяется на основании вида транспортных услуг, предоставляемых предприятием, независимо от наименования или правовой формы юридического лица. Однако, юридическое лицо не может считаться оператором, если оно является субъектом права, регулирующего процесс перевозки. Для целей настоящей Конвенции транспортные услуги включают такие операции как хранение, складирование, погрузка, разгрузка, штипка, размещение, укладка, уzelка – обычно предоставляемые оператором, коммерческим предприятием, у которого находится груз до, в течение или после перевозки. Международная перевозка означает любую перевозку, при которой место отправления и место назначения находятся в двух различных государствах на момент, когда оператор принимает груз в свое ведение. Сфера применения распространяется не все транспортные услуги, даже если они не включают услуг хранения груза.

## Конвенция ООН об ответственности операторов транспортных терминалов в международной торговле (1991)

### Последствия и преимущества

#### или Зачем нужно применять это Соглашение?

- Решения, предлагаемые Конвенцией, отвечают правомерным интересам грузовладельцев, перевозчиков и операторов транспортных терминалов. Преимущества Конвенции для **грузовладельцев** в том, что она предоставляет конкретный сбалансированный правовой механизм получения компенсации от оператора. Преимущества Конвенции для **перевозчиков** в том, что, в случае повреждения груза оператором транспортного терминала в период нахождения груза во владении перевозчика, последний может потребовать защиты своих прав путем регрессного иска к оператору. Усовершенствование и гармонизация правил об ответственности, посредством Конвенции также благоприятно для **операторов терминалов**. Конвенция предоставляет современный правовой режим, подходящий для расширяющихся операций в транспортных терминалах. Правила в отношении документирования либеральны и приведены в соответствие, и позволяют оператору пользоваться системой цифрового обмена информацией (EDI). Среди прочих правил, интересам операторов служат правила, устанавливающие низкие финансовые ограничения пределов ответственности, а также предоставляющие оператору право удержания груза при выставлении требования о получении выплат, причитающихся оператору за оказанные услуги.

Издано в ноябре 2003 года

Данный документ произведен при поддержке ЕС.  
Сведения, изложенные в данном документе, принадлежат исключительно  
Lamnidis & Associates и ни при каких обстоятельствах не должны  
восприниматься как политика или мнения, излагаемые ЕС.

# **Приложение 8**

**Краткий перечень ряда нарушений по невыполнению сторонами Основного многостороннего соглашения**

## **Краткий перечень ряда нарушений по невыполнению сторонами Основного многостороннего соглашения о международном транспорте по развитию транспортного коридора Европа-Кавказ Азия.**

### **Международные автомобильные перевозки**

Техническое приложение к Основному многостороннему соглашению по международному автомобильному транспорту подтверждает право осуществления международных и транзитных перевозок через территории стран-участниц без каких-либо необоснованных задержек при наличии соответствующего разрешения и соблюдении национального законодательства Стороны, по территории которой осуществляется перевозка.

Все налоги и сборы с иностранных перевозчиков, въезжающих на территорию Сторон, взимаются на основе национального законодательства, и хотя на данный момент отсутствует единый подход к взиманию пошлин и сборов во всех Сторонах ОМС, прямых нарушений положений Технического приложения к Основному многостороннему соглашению нет.

В пункте 2 статьи 6 ОМС «Льготные условия и тарифы» зафиксировано, что при условии установления льготных условий перевозок и тарифом между двумя Сторонами ОМС не менее льготные условия и тарифы будут применяться между этими Сторонами и другими Сторонами. К непрямым нарушениям данной статьи ОМС могут быть отнесены:

1. Сборы с иностранных автотранспортных средств за въезд в некоторые города Азербайджана;
2. По информации, содержащейся в отчете проекта ЕПТРТ, несмотря на отмену Правительством Казахстана, некоторыми местными властями продолжают взиматься местные сборы (за проезд по территории).
3. При отсутствии разрешения на въезд и транзит по территории Кыргызстана, взимается сбор в размере 50\$ кроме автоперевозчиков Таджикистана и Узбекистана. Однако учитывая то, что в Тех. Приложении по международному автотранспорту зафиксировано, что международные перевозки должны осуществляться на основе выданных разрешений – это не может считаться прямым нарушением положений ОМС.
4. Аналогичная ситуация наблюдается в Таджикистане. При отсутствии разрешений или на основе двусторонних соглашений установлены расценки, в частности, \$150 для транзитного проезда грузовиков из Казахстана; \$130 - из Узбекистана; \$100 - из Азербайджана; за въезд грузовиков из Казахстана, Туркменистана и Украины; \$90 - за транзитный проезд грузовиков из Турции.
5. Правительство Украины также принимает все меры для того, чтобы отменить взимание незаконных сборов на местном уровне.
6. На основе двусторонних соглашений и договоренностей при отсутствии разрешений со всех автотранспортных средств взимается пошлина на въезд в Узбекистан в размере 400\$. Исключение составляют \$300 для грузовиков из Казахстана, \$140 для грузовиков из Таджикистана, \$150 для грузовиков из Туркменистана. Необходимо отметить, что с грузовиков из Кыргызстана пошлины не взимаются.

Подобных примеров можно найти множество, но все взаимоотношения Сторон в области налогов и сборов, а также порядок осуществления международных и транзитных перевозок регулируются на основе двусторонних соглашений, так как разрешительная система между странами устанавливается только на двусторонней основе, на условиях паритета. Единственное что можно порекомендовать Сторонам – заключить соглашения в области международных автомобильных перевозок со всеми Сторонами ОМС в случае отсутствия таковых.

### **Международный железнодорожный транспорт**

Статье 6 «Льготные условия и тарифы» ОМС констатируется: «Стороны согласились, что в том случае, если будут установлены льготные условия и тарифы между двумя TRACECA ОЮБТП – Отчет о ходе осуществления проекта II – Приложение 8 – Краткий перечень ряда нарушений по невыполнению сторонами Основного многостороннего соглашения

Сторонами для видов перевозок, указанных в Статье 1 ОМС, не менее льготные условия и тарифы будут применяться между этими Сторонами и другими Сторонами». В соответствии этого, железнодорожные администрации стран-участниц ОМС представляя льготные условия одному из участников ОМС, должны были представлять не менее льготные условия и остальным участникам ОМС. Проведенный анализ ТП СНГ на 2001-2002-2003 годы и его дополнений показывает, что некоторые решения железнодорожных администраций противоречат вышеупомянутой статье ОМС.

Кроме этого железнодорожные администрации СНГ, ежегодно подписывая ТП СНГ на следующий фрахтовый год, в течение года вносят свои коррективы к тарифам на транзитные перевозки по своим территориям.

Так, после подписания в конце 2000 года Тарифного соглашения о применении ТП СНГ на 2001 год в течение года были установлены следующие повышающие и понижающие коэффициенты на транзитные перевозки:

#### **Россия**

Установила понижающие коэффициенты на определенные виды грузов по определенным направлениям и ежеквартально обновляла его.

#### **Узбекистан**

1) Транзит в/из Туркменистана – 1,2

#### **Туркменистан**

1) Транзит по всем направлениям – 1,2

#### **По ТП СНГ на 2002 год**

**Россия** установила понижающие коэффициенты на определенные виды грузов по определенным направлениям и ежеквартально обновляла его.

**Азербайджан** установил коэффициент – 1,2 на транзитные перевозки в/из Туркменистана и Узбекистана и через 1 квартал отменил его.

#### **Таджикистан**

1) На все транзитные перевозки – 1,2

#### **Узбекистан**

1) В/из Туркменистана – 1,2

#### **Туркменистан**

Транзит по всем направлениям – 1,2

#### **По ТП СНГ на 2003 год**

#### **Россия**

Установила понижающие коэффициенты на определенные виды грузов по определенным направлениям и ежеквартально обновляла его.

#### **Грузия**

1) Для цветных металлов по маршрутам

Гардабани-Поти, Батуми-1,0

Садахло-Поти, Батуми-1,5

Остальные направления-2,0

2) Из портов Грузии транзитом по территории Грузии-1,2

#### **Узбекистан**

1) На транзитные перевозки в/из Таджикистан и Туркменистан-1,2

#### **Таджикистан**

На все транзитные перевозки-1,2

#### **Туркменистан**

TRACESA ОЮБТП – Отчет о ходе осуществления проекта II – Приложение 8 – Краткий перечень ряда нарушений по невыполнению сторонами Основного многостороннего соглашения

## **Международное Коммерческое Судоходство**

**1.Ст.6.** Технического приложения по международному судоходству, не выполняется касательно открытия своих представительств. К примеру: Азербайджан в лице Каспийского морского пароходства имеет свои представительства в Турции, Греции, Украине, Казахстане, Туркменистане, а также путем назначения Генеральных агентов в ряде других стран. Открытие представительств стран-участниц ОМС позволит более оперативно и скоординировано решать вопросы торгового судоходства.

**2.Ст.7.п. б, в.** Не определен механизм обмена информации. Все это носит разрозненный характер, нет координационного центра, куда бы могла поступать необходимая информация для пользователей. Это позволило бы отслеживать весь цикл морских операций на морских участках транспортного коридора. Одновременно необходимо отметить что п.б.ст.7 Тех. приложения нашло свое отражение и в Решении о развитии морского транспорта, также как ряд других важных вопросов. Ввиду того, что до сих пор не создана рабочая группа по улучшению работы морского транспорта, ряд вопросов остаются временно не решенными.

**3.Ст.8,ст.9(п.1.ип.2)** Технического приложения. Режим наибольшего благоприятствования установлен в основном на паромные перевозки на Черном море(трехстороннее Соглашение между Болгарией, Украиной, и Грузией от 17.04.1999 года, о совместной эксплуатации железнодорожной паромной переправы).Настоящее соглашение действует до января 2004 года. Однако несмотря на это порт Поти (Грузия) в одностороннем порядке стал взимать портовые сборы с паромных судов, что противоречит ст. 14 трехстороннего соглашения и ст.9 технического приложения ОМС. Ввиду этого паромы Укрферри с 01.06.2003 года прекратили заходы в порт Поти.

В Каспийском бассейне (договоренность между администрациями портов Баку, Актау, Туркменбаши в отношении взимания портовых сборов с паромных судов).Однако несмотря на это порт Актау ранее с паромных судов взимал за один судозаход 2800\$, а с15.09.2003 года эта сумма увеличилась до 3200\$ за один судозаход. Это прямо противоречит вышеуказанной ст.9 тех. приложения. Одновременно это является и невыполнением Казахстаном Межправительственного Соглашения о торговом судоходстве между Азербайджанской Республикой и Республикой Казахстан, подписанного 10 июня 1997 года в г. Алматы, в частности п.6 данного соглашения о предоставлении режима наибольшего благоприятствования. В связи с увеличением судозаходов в порт Актау судов плавающих под флагом Азербайджанской Республики, а также руководствуясь ст.3,ст.4,ст.6 ОМС ,ст.8 и ст.9(п.1и п.2),обязать Казахстанскую сторону выполнять взятые на себя обязательства ко всем судам без исключения включая трамповое и линейное судоходство.

**4. Ст. 9 (п. 1, п. 2)**Тех. приложения не выполняются и Турецкой стороной в отношении судов плавающих под Азербайджанским флагом на Черноморском бассейне. Одновременно нарушаются Межправительственное Соглашение (ст. 5)о торговом судоходстве между Азербайджаном и Турцией о применении национального режима к судам обеих государств подписанного 05.05.1997 года. Также несоблюдение Турецкой стороной ст.4,ст.6 ОМС. Данные статьи не соблюдаются и Румынской стороной, несмотря на имеющееся двухстороннее соглашение о торговом судоходстве между Азербайджаном и Румынией от 27.03.1996 года, и статей и положений ОМС и его технического приложения по международному торговому судоходству. В Румынских портах нет льготных тарифов, которыми могли бы воспользоваться суда стран - участниц ОМС, что способствовало бы развитию торговли, судоходства и выполнению положений ОМС.

Для информации сообщаю, что в Украинских портах применяются льготные тарифы при взимании портовых сборов к судам, плавающим под Азербайджанским флагом.

Необходимо что бы в портах стран-участниц ОМС действовал бы единый принцип основанный на выполнении положений ОМС и его технического приложения (т.е. должен TRASECA ОЮБТП – Отчет о ходе осуществления проекта II – Приложение 8 – Краткий перечень ряда нарушений по невыполнению сторонами Основного многостороннего соглашения

существовать льготный тариф при взимании портовых сборов с судов стран-участниц ОМС включая линейное и трамповое судоходство, а также при выполнении грузовых работ если груз следует транзитом по коридору ТРАСЕКА для третьей страны которая является страной-участницей ОМС). Это в свою очередь относится и к перевозчикам.

**5.Ст.9,п.2** Технического приложения. Несмотря на то, что Туркменистан пока не присоединился к Основному Многостороннему Соглашению, но является участником программ ТРАСЕКА, введенный им визовый режим отрицательно сказался на пассажиропотоке в обоих направлениях, что не способствует эффективному выполнению ст.4 ОМС «Содействие международным перевозкам».

**6.Ст.5 ОМС «Уплата налогов, сборов и других платежей».**

Азербайджанская Государственная Железная Дорога и ряд других экспедиторских компаний не оплачивают Бакинскому Международному Морскому торговому порту плату за пользование транспортной инфраструктурой (в частности не обеспечивается оплата за использование паромного моста). Этот вопрос неоднократно озвучивался представителями порта на рабочих встречах в рамках проекта «Единая политика по транзитным пошлинам и тарифам».

# **Приложение 9**

**Многостороннее соглашение о  
мультимодальных перевозках грузов**

# MULTILATERAL AGREEMENT

## ON MULTIMODAL TRANSPORT OF GOODS

The Governments of the States signatory this Agreement, hereinafter referred to as "Contracting Parties",

Being aware that the international transport of goods is essential for the commercial exchanges between their countries,

Realizing that due to ecological reasons, economic effectiveness of the medium and long distance transport, for the reduced consumption of energy, for the transport safety, and because of the limited capacity of the road transport infrastructure, a modern transport system has to be established, in order to create an alternative of the road transport, which alternative is acceptable both from economic and ecological point of view,

Convinced that the multimodal transport offers a great option for solving the problems of the international transport of goods,

Agreed on the following terms and conditions for multimodal transport of goods:

### ARTICLE 1

#### Field of applicability

The provisions of this Agreement shall be applied to multimodal transport during which:

1. The transport unit uses a road and rail/inland waterway/maritime route in the State's territory of one of the Contracting Parties, and the road transport section is carried out by a road vehicle registered in the State's territory of one of the Contracting Parties.
2. The transport unit is dispatched from the State's territory of one of the Contracting Parties, passes transit through, or is with destination in the State's territory of one of the Contracting Parties.
3. The present Agreement does not affect the rights and obligations, evolving from other international agreements, which the Contracting Parties participate in.

## ARTICLE 2

### Definitions

For the purpose of this Agreement:

- a) the term "multimodal transport" means carriage of goods by two or more modes of transport;
- b) the term "intermodal transport of goods" means transport of goods in one and the same loading unit or road vehicle, which uses successively two or more modes of transport without handling the goods themselves in changing modes;
- c) the term "international combined transport of goods" means the intermodal transport of goods where the major part of the journey is by rail, inland waterways or sea and any initial and/or final legs carried out by road are as short as possible;
- d) the term "road vehicle" means any motor vehicle, designed and used for carrying of goods by road, and registered in the territory of one of the Contracting Parties. The ensemble of road vehicles (a lorry or a tractor and a trailer; or a tractor and a semi-trailer), the lorry and the tractor being registered in the territory of one of the Contracting Parties is also considered as a road vehicle;

- e) the term "**transport unit**" means transport equipment which could be a wagon, a road vehicle, a trailer or a semi-trailer, as well as the intermodal transport units;
- f) the term "**loading unit**" means a container or a swap body;
- g) the term "**intermodal transport unit**" means any container, swap body and semi-trailer suitable for intermodal transport;
- h) the term "**intermodal terminal**" means the place on the railway network or at the inland waterway/maritime port where a modal change takes place;
- i) the term "**multimodal transport route**" means the movement of transport vehicles between the intermodal terminals by the way preagreed by the competent authorities of the Contracting Parties;
- j) the term "**transport to/from intermodal terminals**" means the road transport leg of the transport unit from the border crossing point/loading-unloading place to the intermodal terminal or from the intermodal terminal to the loading-unloading place/border crossing point;
- k) the term "**accompanied transport**" means the transport of complete road vehicle, accompanied by the driver, using another mode of transport (for example a ferry or a train);
- l) the term "**unaccompanied transport**" means the transport of a road vehicle or an intermodal transport unit, not accompanied by the driver, using another mode of transport (for example a ferry or a train);
- m) the term "**CIM-UIRR consignment note**" means document valid for one journey which confirms that the road vehicle or its swap body is carried by train;
- n) the term "**State's territory of the Contracting Party**" means the territory of the State of the Contracting Party;

- o) the term "**Joint Committees**" means Joint Committees on intermodal transport established according to Article 13 of this Agreement.

### **ARTICLE 3**

#### **Unaccompanied transport**

1. The carriage of transport units to/from intermodal terminals in the State's territory of a Contracting Party must be performed only with road vehicles registered in the State's territory of the respective Contracting Party.
2. The intermodal terminals that may be used for such a transport shall be agreed at the meetings of the Joint Committees.

### **ARTICLE 4**

#### **Accompanied transport**

1. The circulation of road vehicles registered in the State's territory of any of the Contracting Parties between the border crossing point/loading-unloading point in the State's territory of other Contracting Party and the intermodal terminals in this territory shall be carried out without permits on a distance to be agreed upon by the competent authorities of the Contracting Parties.
2. In case the distance exceeds the agreed distance, such transport must be performed on the basis of a special permit. The competent authorities shall issue the special permit which must indicate that it refers to multimodal transport. The road taxes/charges must be paid according to the national legislation in force in the territory of the respective Contracting Party.
3. As regards the accompanied transport by rail (RO-LA), the train shall be considered as a train internationally accepted which stopping time at the border crossing points does not exceed thirty (30) minutes.

4. The competent authorities at the terminals where the loading takes place shall seal the road vehicles embarked on the train. The drivers accompanying the road vehicles shall travel in passenger's wagons of the train.

5. The use of road vehicle should be documented by CIM-UIRR consignment note or by other document agreed by the Joint Committee.

## ARTICLE 5

### Crossing of the national border

1. In case of international transport of goods using multimodal transport, a road vehicle embarked on a train or vessel should possess transport documents required by the international regulations on transport of goods in force.

These transport documents shall be produced at the demand of the competent authorities.

In case of lack of these documents the road vehicle shall be considered without permit and treated accordingly.

Any change or unauthorized correction on the transport document entails its cancellation. Such transport documents shall be confiscated.

2. The entrance on the State's territory of a Contracting Party shall be allowed according to the national legislation in force in the State's territory of the respective Contracting Party.

3. When crossing the border crossing point in the State's territory of a Contracting Party, the use of multimodal transport shall be proved by a document for multimodal transport, e.g. CIM-UIRR consignment note or by other document agreed by the competent authorities of the Contracting Parties.

## ARTICLE 6

### Support to the multimodal transport

1. The Contracting Parties shall undertake all necessary measures that their railway administrations, ports, multimodal transport organizations and shipping companies agree upon urgent measures which shall support the multimodal transport of goods, bearing in mind the advantages the multimodal transport offers.
2. The Contracting Parties shall render full support to their railway companies and public ports opened to multimodal transport in order to support the development of their multimodal transport infrastructure (intermodal terminals, ports, rail and road infrastructures).
3. The Contracting Parties shall take all necessary measures that the multimodal transport of goods to/from the intermodal terminals in their State's territories shall not be subject to the transport prohibitions applied on Saturdays, Sundays and national holidays.
4. To ensure the multimodal transport flow, the Contracting Parties shall undertake the necessary actions, as far as possible, to transfer the customs clearance for such transport, from the border crossing points to the international terminals (railway stations and ports).
5. The Contracting Parties shall take measures to promote the development of the routes that are commonly used for international multimodal transport of goods.

## ARTICLE 7

### Competent Authorities

The competent authorities applying the present Agreement are the authorities of the Contracting Parties charged with transport.

The Contracting Parties shall notify each other on any change regarding the powers of the respective competent authority.

## ARTICLE 8

### Customs provisions, duties, taxes/charges and payments

1. The road vehicles registered in the State's territory of one of the Contracting Parties, as well as the transport units which are used for the multimodal transport shall be temporarily accepted in the State's territory of the other Contracting Party with exemption of import customs duty, under the condition to be re-exported

The same conditions shall be valid for spare parts, as well as for road vehicle accessories and equipment necessary for multimodal transport operations, imported with the mentioned vehicles and re-exported together with these ones.

2. The road vehicles registered in the State's territory of one of the Contracting Parties, performing transport according to the paragraph 1 of Article 4 of this Agreement shall be exempted from the relevant (road, entrance and transit) charges.

3. This exemption shall not be applied for user charges for highways, bridges and the other installations subject to taxation, as well as for charges for overload and charges for exceeding of the permitted dimensions.

4. All the payments resulting from the application of the present Agreement shall be made in convertible currency. In case a Payment Agreement between the Contracting Parties is concluded its provisions shall apply.

5. The profits earned as a result of the operation of transport units in the international transport, as well as the mobile goods in connection with their exploitation, are taxable in the state where the effective leadership of the Transport Company is situated. In case a Convention on avoidance of double taxation is concluded between the Contracting Parties its provisions shall apply.

## **ARTICLE 9**

### **Co-operation**

1. The Contracting Parties shall encourage the railway companies to elaborate, in close co-operation with the road transport enterprises, shipping companies and port companies involved in multimodal transport, competitive offers for multimodal transport, with special emphasis on the quality of transport, for decreasing of operation times and delivery times, on the economically reasonable tariffs and the development of the accompanied multimodal transport of goods.
2. The Contracting Parties shall endeavour to find and to apply effective measures to increase the international transport of goods carried out by multimodal transport.
3. The Contracting Parties shall inform each other on the measures and regulations on improvement of quality and standard of services offered by the international multimodal transport of goods.

## **ARTICLE 10**

### **Violation of the provisions - Sanctions**

1. In case a carrier or the employee on the board of a road vehicle registered in the State's territory of the one of Contracting Parties has not observed the legislation in force in the State's territory of other Contracting Party and the provisions of this Agreement, then the competent authorities of the country where the road vehicle is registered, could, at the demand of the competent authority of the respective Contracting Party, take the following measures:

- a) to warn the carrier who committed the infringement;
  - b) to cease issuing permits for the carrier involved or to confiscate the permits already issued for the period for which the competent authority of the other Contracting Party has forbidden him to perform transport on its territory.
2. The competent authority, which has taken such a measure, shall notify the competent authority of the other Contracting Party on the decisions and measures taken.
3. The provisions of this Article shall not exclude the lawful sanctions, which may be applied by the courts or administration authorities of the country where the infringement was committed, according to the national legislation of the respective country.

## **ARTICLE 11**

### **Data protection**

1. The Contracting Parties agree that they shall not distribute any data and information to third parties, excepting official data, statistics and information.
2. One of the Contracting Parties can provide data and information considered under paragraph 1 of this Article, to the courts or administration authorities of the other Contracting Parties, if so required by an official inquiry from the competent authorities of the Contracting Parties.

Any other data can be distributed only with the consent of the data provider.

## **ARTICLE 12**

### **Emergency situations**

The Contracting Parties shall notify each other in case of a standstill of the multimodal traffic exceeding more than twelve hours due to force major or technical disturbances and shall take urgent measures.

## **ARTICLE 13**

### **Joint Committees and information exchange**

1. With the aim to examine and solve matters, which may arise from the interpretation and application of the present Agreement, Joint Committees shall be established according to the rules brought in by the competent authorities of each Contracting Party.
2. The Joint Committees shall meet, consecutively, in the State's territory of each Contracting Party, upon request of one of the respective competent authorities.
3. The representatives of the Joint Committees shall meet, at meetings of the Joint Committees to exchange information and to take all measures necessary for the application of the present Agreement.
4. The Contracting Parties can agree upon amendments of this Agreement, should it be required by the future development of the international multimodal transport.
5. This Agreement may be modified on the basis of mutual written consent of the Contracting Parties. The amendments or modifications shall enter into force in accordance with Article 14 of the present Agreement.

## **ARTICLE 14**

### **Entry into force**

The present Agreement shall enter into force on the date of receipt by the Depository of this Agreement of the last notification on fulfilment by the Contracting Parties of internal procedures provided by their national legislation.

The entry into force of the present Agreement does not cancel the validity of the bilateral Agreements on international transport of goods between the Contracting Parties.

## **ARTICLE 15**

### **Accession**

1. This Agreement shall be opened for accession. Any State wishing to accede the Agreement must inform the Depositary about its intention for accession. The Depositary will address the Contracting Parties and the Candidate State can accede this Agreement only after receiving the written consent of all the Contracting Parties via diplomatic channels.

2. For a country, which has acceded the Agreement, this Agreement shall enter into force thirty (30) days after the date on which this country has deposited the document for accession.

## **ARTICLE 16**

### **Designation of the Depositary**

1. The Republic of Bulgaria is the Depositary of this Agreement. The Depositary shall transmit certified copies of this Agreement to the countries who have signed this Agreement.

2. The Depositary shall notify all countries – Parties to this Agreement regarding the following:

- deposit of documents for accession;
- date of entering into force of the Agreement according to Article 14 and Article 15;
- cessation of the Agreement according to Article 17.

## ARTICLE 17

### Validity of the Agreement

The present Agreement is concluded for an indefinite period of time.

Any of the Contracting Parties could denounce the Agreement, which shall cease to have effect for this Contracting Party, by written notification communicated to the Depository through diplomatic channels for which the Depository shall notify the other Contracting Parties.

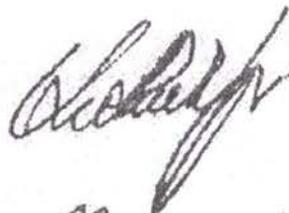
The cessation of this Agreement by any Contracting Party shall enter into force six (6) months after the date receipt of the written notification for this by the Depository.

The cessation of this Agreement by one of the Contracting Parties does not cancel the validity of the Agreement between the other Contracting Parties.

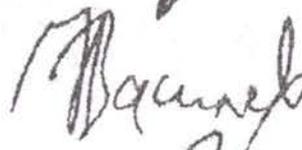
Concluded in Yerevan on  
language.

2003 in one original copy in English

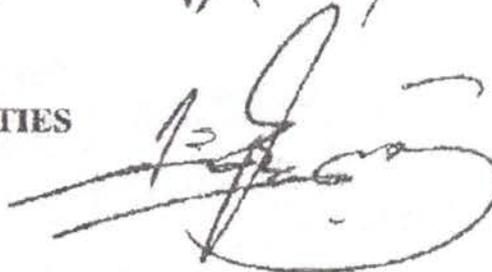
**FOR THE GOVERNMENT OF  
THE REPUBLIC OF ARMENIA:**



**FOR THE GOVERNMENT OF  
THE REPUBLIC OF BULGARIA:**



**FOR THE EXECUTIVE AUTHORITIES  
OF GEORGIA:**



## МНОГОСТОРОННЕЕ СОГЛАШЕНИЕ О МУЛЬТИМОДАЛЬНЫХ ПЕРЕВОЗКАХ ГРУЗОВ

Правительства стран, подписывающих данное Соглашение, в дальнейшем «Стороны»,

**признавая**, что международные перевозки товаров являются существенным для коммерческих обменов между их странами,

**понимая**, что из-за экологических причин, экономическая эффективность перевозок на среднее и дальнее расстояния, для уменьшенного потребления энергии, для транспортной безопасности и из-за ограниченной вместимости дорожно-транспортной инфраструктуры, современная система отправления должна быть установлена, чтобы создавать всю альтернативу для дорожного транспорта, которая приемлема как с экономической, так и с экологической точки зрения,

**убежденные**, что мультимодальные перевозки предлагают большой выбор в решении проблем международных перевозок товаров,

**согласились** о нижеследующих сроках и условиях мультимодальных перевозок товаров:

### Статья 1 Сфера применения

Положения настоящего Соглашения будут применяться на мультимодальные перевозки, в которых:

1. Транспортные средства используют автомобильные, железные, морские и внутренние водные дороги на территории государств одной из Сторон, и автомобильная транспортная перевозка выполняется транспортным средством, зарегистрированным на территории страны одной из Сторон.
2. Транспортные средства будут перемещаться из территории страны одной из Сторон, пройдут транзитом, или местом назначения является территория страны одной из Сторон.
3. Настоящее Соглашение не затрагивает прав и обязательств, которые вытекают из других международных соглашений, участниками которых являются Стороны.

### Статья 2 Определения

Для целей настоящего Соглашения:

а) термин **«мультимодальные перевозки»** означает перемещение товаров с использованием двух или нескольких видов транспорта.

б) термин **«мультимодальные перевозки товаров»** означает перемещение товаров на одном и том же транспортном средстве погрузки или автомобильным транспортом, при котором используют последовательно различные способы перевозок без непосредственного перемещения самих товаров различными способами.

в) термин **«международные комбинированные транспортные перевозки товаров»** означает интермодальную перевозку товаров, в процессе которой основная часть пути по железной дороге, внутренними водными или морскими путями и автомобильными дорогами проделанный начальный и/или конечный этап выполняется по возможности в кратчайшие сроки.

г) термин **«автомобильное транспортное средство»** означает любое механическое автотранспортное средство, созданное и используемое для перевозки товаров на автомобильных дорогах и зарегистрированное на территории страны одной из Сторон.

Автотранспортным средством также считается зарегистрированные на территории страны одной из Сторон комбинированные автотранспортные средства (грузовик или тягач и прицеп; или тягач и полуприцеп), грузовик и тягач.

д) термин **«транспортная единица»** означает транспортное оборудование, которым может быть вагон, автотранспортное средство, прицеп или полуприцеп, а также интермодальные транспортные средства.

е) термин **«грузовая единица»** означает контейнер или съемный кузов.

ж) термин **«интермодальная транспортная единица»** означает любой пригодный для интермодальных перевозок контейнер, съемный кузов и полуприцеп.

з) термин **«интермодальный терминал»** означает место на железнодорожных сетях или на внутренних водных/морских портах где происходят модальные замены.

и) термин **«мультимодальный транспортный маршрут»** означает перемещение транспортных средств между интермодальными терминалами по дороге, которая заранее оговорена компетентными органами Соглашающихся сторон.

к) термин **«перевозка от/до интермодального терминала»** означает перемещение автотранспортных средств на автомобильных дорогах от пропускных пунктов /погрузочно-разгрузочных мест в интермодальные терминалы или от интермодальных терминалов до пропускных пунктов/погрузочно-разгрузочных средств.

л) термин **«сопровождаемые перевозки»** означает перевозки автомобильных транспортных средств в полном объеме в сопровождении водителя с использованием других видов транспорта (например паром или поезд).

м) термин **«несопровождаемые перевозки»** означает перевозки автомобильных транспортных средств в полном объеме без сопровождения водителя с использованием других видов транспорта (например паром или поезд).

н) термин **«CIM-UIRR транспортная накладная»** означает документ, имеющий силу на один маршрут и удостоверяющий, что автотранспортное средство либо его съемный кузов перевозятся поездом.

о) термин **«территория стран договаривающихся сторон»** означает территорию страны Соглашения.

п) термин **«совместная комиссия»** означает Совместную Комиссию по интермодальным перевозкам, созданную согласно Статье 13 данного Соглашения.

### **Статья 3**

#### **Несопровождаемые перевозки**

1. Перевозки грузовых автотранспортных средств от/до интермодальных терминалов на территории страны одной из Сторон должны быть выполнены только автомобильными транспортными средствами, зарегистрированными на территории страны соответствующей Стороны.
2. Интермодальные терминалы, которые могут быть использованы для таких перевозок должны быть согласованы на заседании Совместного Комитета.

### **Статья 4**

#### **Сопровождаемые перевозки**

1. Циркуляция автомобильных транспортных средств, зарегистрированных на территории страны любой из Сторон между пропускными пунктами/погрузочно-разгрузочными местами на территории страны другой Стороны и интермодальными терминалами на этих

территориях, выполняется без соответствующего разрешения на том отрезке, который заранее должен быть согласован компетентными органами Сторон.

2. В случае, если вышеупомянутый отрезок превышает согласованное расстояние, такие перевозки должны выполняться на основе специального разрешения. Компетентные органы Сторон должны предоставить специальные разрешения, в которых должно быть указано, что оно относится к мультимодальным перевозкам. Дорожные налоги должны оплачиваться на территории соответствующей Стороны согласно национальному законодательству.

3. Что касается сопровождаемых перевозок по железной дороге (RO-LA), поезд должен считаться международным и при пересечении границ время остановки не должно превышать тридцать (30) минут.

4. Компетентные органы на станциях погрузки должны опечатать автотранспортное средство, которое загружается на поезд. Водитель, сопровождающий автотранспортное средство будет путешествовать в пассажирском вагоне поезда.

5. Использование автотранспортного средства должно быть заверено CIM-UIRR транспортной накладной или другим документом, согласованным Совместным Комитетом.

## **Статья 5**

### **Пересечение государственной границы**

1. В случае международных перевозок с использованием мультимодального транспорта, автотранспортное средство, погруженное на поезд или судно должно быть обеспечено соответствующими транспортными документами.

Эти транспортные документы должны быть предоставлены по требованию компетентных органов.

В случае неимения этих документов автотранспортное средство будет рассматриваться, как без разрешения и будут проведены соответствующие меры.

Любое изменения и исправления в транспортных документах влекут за собой его аннулирование. Такие транспортные документы подлежат конфискации.

2. Въезд на государственную территорию Стороны полагается согласно действующему на территории страны законодательству соответствующей Стороны.

3. При пересечении границы одной из страны Стороны использование мультимодального транспорта должно быть подтверждено соответствующим документом для мультимодальных перевозок, например CIM-UIRR транспортной накладной или другим документом, согласованным компетентными органами стран Соглашения.

## **Статья 6**

### **Поддержка мультимодальных перевозок**

1. Стороны должны предпринимать все необходимые меры, для того, чтобы администрации железных дорог, портов, мультимодальных транспортных организации и паромств согласовывали все необходимые действия для поддержки мультимодальных перевозок товаров.

2. Стороны должны полностью поддерживать свои железнодорожные компании и общественные порты, открытые для мультимодальных перевозок для развития мультимодальной транспортной инфраструктуры (интермодальные терминалы, порты, железнодорожные автомобильные инфраструктуры).

3. Стороны предпримут все необходимые меры для того, чтобы двусторонние мультимодальные перевозки товаров от/до интермодальных терминалов на территории их TRACECA ОЮБТП – Отчет о ходе осуществления проекта II – Приложение 9 – Многостороннее соглашение о мультимодальных перевозках грузов

стран не будут подчинены транспортным задержкам по субботам, воскресениям и национальным праздникам.

4. С целью гарантии потока мультимодальных перевозок, Стороны, по возможности предпримут необходимые действия для отправления таможенных документов для таких перевозок от пропускных пунктов до международных терминалов (ж/д станции, порты).

5. Стороны примут все необходимые меры, для содействия в определении маршрутов, которые обычно используются для международных мультимодальных перевозок.

## **Статья 7**

### **Компетентные Органы**

С целью выполнения Соглашения Компетентными Органами имеющими полномочия считаются:

- для Республики Армении: Министерство Транспорта и Коммуникаций
- для Республики Болгарии: Министерство Транспорта и Коммуникаций
- для Грузии: Министерство Транспорта и Коммуникаций

Стороны должны уведомить друг друга о любых изменениях в полномочиях компетентных органов.

## **Статья 8**

### **Таможенные условия, налоги/тарифы и платежи**

1. Автотранспортные средства зарегистрированные на территории страны одной из Сторон как и транспортные средства, которые будут использованы для мультимодальных перевозок, временно освобождаются на территории страны другой Стороны от таможенных сборов на импорт при условии реэкспорта.

Аналогичные условия будут допустимы для запасных частей, так же как для снаряжения и оборудования, необходимого для мультимодальных перевозок, импортированных с упомянутыми транспортными средствами и реэкспортируемых вместе с ними.

2. Автотранспортные средства, зарегистрированные на территории одной из Сторон, выполняя перевозку согласно параграфу 1 Статьи 4 данного Соглашения должны быть освобождены от:

- Республика Армении: дорожных налогов
- Республика Болгарии: налогов на въезд и транзит
- Грузия: налогов на въезд и транзит

3. Это освобождение не распространяется на платные автострады, мосты и другие сооружения, так же как оплату за перегрузки и превышение габаритов.

4. Все платежи, связанные с выполнением настоящего Соглашения должны осуществляться в конвертируемой валюте. В том случае, если между сторонами заключено другое соглашение о платежах, необходимо применять условия настоящего Соглашения.

5. Прибыль, получаемая в результате международных транспортных операции, так же как и движущиеся товары в связи с их использованием, подлежат налогообложению там, где расположено руководство головной транспортной компании. В случае, если между сторонами Соглашения подписано соглашение о предотвращении двойного налогообложения, должны применяться эти условия.

## **Статья 9**

### **Сотрудничество**

1. Стороны должны поощрять сотрудничество железнодорожных компаний с дорожными транспортными предприятиями, паромствами и портами, вовлеченными в мультимодальные перевозки, конкурентоспособные предложения, касающиеся мультимодальных перевозок со специальным акцентом на качество перевозок, для сокращения времени и сроков поставки, по экономически разумным тарифам и развития сопровождаемых мультимодальных перевозок товаров.
2. Стороны приложат все усилия для разработки и применения, эффективных мер необходимых для усовершенствования международных перевозок товаров мультимодальным методом.
3. Стороны должны сообщать друг другу об инструкциях и мерах, которые необходимы для усовершенствования качества и стандарта услуг, предлагаемых международными мультимодальными перевозками товаров.

## **Статья 10**

### **Нарушение условий - Санкции**

1. В случае, если транспортным средством или персоналом автотранспортного средства. Регистрированного на территории Стороны не выполняется действующее законодательство, положения или условия настоящего Соглашения на территории другой Стороны, компетентные органы Стороны где зарегистрировано автотранспортное средство в соответствии с требованием компетентных органов другой Стороны могут принять следующие меры:
  - a) предупредить перевозчика, создавшего нарушение;
  - b) приостановить выдачу разрешения нарушителю или аннулировать ранее выданные разрешение на период, на который компетентные органы другой Стороны запретили перевозку грузов по своей территории.
2. Компетентные органы, которые приняли такие меры, сообщают компетентным органом другой Стороны о принятых мерах.
3. Положения этой Статьи не исключают законные санкции, которые могут применяться судами или административными властями страны, где было совершено нарушение в соответствии с национальным законодательством страны.

## **Статья 11**

### **Защита данных**

1. Стороны согласились о защите любых данных и информации от третьих сторон, за исключением официальных данных, статистики и информации.
2. Одна из Сторон может передать представителям суда или административных органов другой Стороны информацию, согласно пункта 1 данной Статьи, если будет официальный запрос от компетентных органов другой Стороны.

Любые другие данные могут быть переданы только с согласия владельца данных.

## **Статья 12**

### **Чрезвычайные ситуации**

Стороны должны уведомить друг друга в случае остановки мультимодальных перевозок превышающей двенадцать (12) часов из-за форс-мажорной ситуации либо по техническим причинам и принять соответствующие меры.

TRACECA ОЮБТП – Отчет о ходе осуществления проекта II – Приложение 9 –  
Многостороннее соглашение о мультимодальных перевозках грузов

## **Статья 13**

### **Совместные Комиссии и обмен информацией**

1. С целью рассмотрения и решения вопросов, связанных с выполнением и применением настоящего Соглашения необходимо создать совместный Комитет из представителей компетентных органов Сторон.
2. Совместные Комитеты должны собираться периодически на территории одной из Сторон по требованию компетентных органов одной из Сторон.
3. Представители совместных комиссий должны проводить заседания с целью обмена информацией и принятия всех возможных мер для выполнения настоящего Соглашения.
4. Стороны могут согласованно вносить изменения в настоящее Соглашение, если это необходимо для дальнейшего развития мультимодальных перевозок.
5. На основании письменного соглашения возможны внесения изменений в данное Соглашение. Любые изменения или модификации вступают в силу в соответствии со Статьей 14 данного Соглашения.

## **Статья 14**

### **Вступление в силу**

Настоящее Соглашение вступает в силу, как только депозитарии Соглашения получат последнюю информацию от сторон, что внутренние процедуры соответствуют национальному законодательству. Вступление в силу данного Соглашения не аннулирует действующие двухсторонние Соглашения Сторон о международных перевозках грузов.

## **Статья 15**

### **Доступ**

1. Соглашение открыто для присоединения. Любое государство, желающее присоединиться к Соглашению должно сообщить депозитарию о намерении присоединиться. Депозитарий обратится к Сторонам, и Государство- кандидат может присоединиться к Соглашению только после получения письменного согласия всех Сторон через дипломатические каналы.
2. Для присоединенной страны Соглашение вступает в силу спустя тридцать (30) дней после даты депонирования.

## **Статья 16**

### **Выбор Депозитария**

1. Республика Болгарии - Депозитарий данного Соглашения. Депозитарий должен передать заверенные копии Соглашения странам, подписавшим данное Соглашение.
2. Депозитарий должен уведомить все страны – Стороны данного Соглашения о следующем:
  - депозит документов о присоединении;
  - дата вступления в силу Соглашения согласно Статье 14 и Статье 15;
  - денонсация Соглашения согласно Статье 17.

TRACECA ОЮБТП – Отчет о ходе осуществления проекта II – Приложение 9 – Многостороннее соглашение о мультимодальных перевозках грузов

## Статья 17

### Срок действия Соглашения

Существующее Соглашение заключено на неопределенный период времени.

Любая Сторон может денонсировать Соглашение, в том случае если оно перестало быть эффективным для данной Стороны и сообщить об этом Депозитарию в письменной форме через дипломатические каналы, а Депозитарий должен уведомить другие Стороны.

Прекращение действия Соглашения для любой Стороной вступает в силу спустя шесть (6) месяцев после получения даты письменного уведомления от Депозитария.

Выход из Соглашения одной из Сторон не отменяет законность Соглашения между остальными Сторонами.

Заключено в Ереване ..... 2003 году (одна копия оригинала на английском языке)

**ЗА ПРАВИТЕЛЬСТВО  
РЕСПУБЛИКИ АРМЕНИЯ**

**ЗА ПРАВИТЕЛЬСТВО  
РЕСПУБЛИКИ БОЛГАРИЯ**

**ЗА ПРАВИТЕЛЬСТВО ГРУЗИИ**

# **Приложение 10**

**Проекты Технических Приложений по  
Мультимодальным перевозкам, Инвестициям  
ТРАСЕКА и операциям Экспедиторов**



**THIRD ANNUAL MEETING  
OF THE INTERGOVERNMENTAL COMMISSION TRASECA**  
Yerevan / Republic of Armenia, October 9-10, 2003

**ТРЕТЬЕ ЕЖЕГОДНОЕ ЗАСЕДАНИЕ  
МЕЖПРАВИТЕЛЬСТВЕННОЙ КОМИССИИ ТРАСЕКА**  
г. Ереван / Республика Армения, 9-10 октября 2003 г.

## **Техническое Приложение к Основному Соглашению по Мультимодальным Перевозкам**

### **Статья 1 Общие положения**

Настоящее Техническое приложение регулирует отношения, возникающие между транспортными организациями, операторами мультимодальной перевозки, грузоотправителями, грузополучателями, другими физическими и юридическими лицами, выступающими от лица грузовладельца, при выполнении перевозок грузов осуществляемых в мультимодальном сообщении при взаимодействии между собой железнодорожного, морского, речного, автомобильного транспорта и паромного сообщения, определяет права, обязанности и ответственность каждого участника перевозок.

### **Статья 2 Определения**

В настоящем Техническом приложении применяются следующие основные понятия:

1. "Мультимодальная перевозка" - перевозка грузов, осуществляемая двумя или более видами транспорта.
2. "Прямая мультимодальная перевозка" - перевозка грузов, осуществляемая двумя или более видами транспорта на основании единого транспортного документа, составленного на весь путь следования.
3. "Оператор мультимодальной перевозки" - любое юридическое лицо независимо от его организационно-правовой формы и формы собственности, осуществляющее за плату перевозку грузов двумя или более видами транспорта с гарантией сохранности на условиях и в сроки, обусловленные договором мультимодальной перевозки и другими договорными обязательствами.
4. "Договор мультимодальной перевозки" - договор, заключенный оператором мультимодальной перевозки или другим перевозчиком с грузовладельцем (экспедитором) на доставку груза двумя или более видами транспорта.

### **Статья 3 Цели**

1. Целями настоящего Технического приложения являются создание условий для обеспечения предоставления качественных услуг, связанных с перевозкой груза в мультимодальном сообщении, создание единообразных требований к перевозчикам и операторам мультимодальной перевозки при выполнении договора мультимодальной перевозки, повышения экономической эффективности перевозок груза.
2. Регулирование в области мультимодальных перевозок осуществляется органами исполнительной власти Сторон в области транспорта и другими органами исполнительной власти Сторон в пределах их компетенции. Органы исполнительной власти Сторон в области транспорта в соответствии с международными договорами, настоящим Техническим приложением, другими законами и иными правовыми актами Сторон издадут в пределах своей компетенции обязательные для исполнения организациями, а также гражданами правила перевозок грузов в мультимодальном сообщении, с участием железнодорожного, речного, морского, автомобильного транспорта и паромного сообщения, инструкции и иные

акты, содержащие нормы права, регулирующие отношения, возникающие при осуществлении мультимодальных перевозок.

#### **Статья 4** **Организация Перевозок Грузов в Мультимодальном Сообщении**

1. В части, не предусмотренной настоящим Техническим приложением, порядок осуществления перевозок грузов в мультимодальном сообщении определяется согласно нормам соответствующих кодексов, уставов и правил Сторон, регулирующих данные перевозки по каждому виду транспорта. В мультимодальное сообщение включаются:

- a) железнодорожные станции, открытые для проведения операций по перевозкам грузов;
- b) морские и речные порты (далее порты);
- c) автомобильные терминалы и грузовые площадки.

Порты, автомобильные терминалы и грузовые площадки считаются включенными в прямое мультимодальное сообщение с момента извещения соответствующего органа исполнительной власти об этом, переданного с помощью телеграфного или иного в письменной форме способа извещения, с последующим опубликованием перечня таких портов, автомобильных терминалов и грузовых площадок в сборниках правил перевозок и тарифов органов исполнительной власти Сторон в области соответствующих видов транспорта.

2. При перевозках грузов в мультимодальном сообщении работы по их перегрузке выполняются:

- a) портами при перегрузке грузов с морских, речных судов и со складов портов в вагоны или на автомобили, а также ими при перегрузке грузов из вагонов или автомобилей на морские, речные суда и на склады портов;
- b) железными дорогами при перегрузке грузов из вагонов и со складов железнодорожных станций на автомобили, а также из автомобилей в вагоны и на склады железнодорожных станций.

3. Грузы и транспортные средства с грузом, доставленные в транспортные узлы до наступления объявленного срока окончания приема грузов, принимаются портами от железных дорог и автомобильных перевозчиков беспрепятственно.

Грузы и транспортные средства с грузами, доставленные в транспортные узлы после наступления объявленного срока окончания приема грузов, могут быть сданы портам с их согласия на хранение. При отказе портов от приема грузов на хранение железные дороги и автомобильные перевозчики по письменному согласованию с грузоотправителями определяют, как поступить с грузами.

В указанных случаях сроки доставки грузов увеличиваются на время их задержки.

4. Передача грузов в опломбированных вагонах, контейнерах в транспортных узлах осуществляется с одновременной проверкой исправности установленных запорно-пломбировочных устройств и соответствия знаков на них сведениям, указанным в перевозочных документах.

Грузы, следующие в мультимодальном сообщении, взвешиваются в транспортных узлах по требованию стороны, принимающей грузы при передаче их с одного вида транспорта на другой на вагонных весах железными дорогами, при передаче их автомобильному транспорту - на товарных весах.

При отсутствии весовых приборов у стороны, осуществляющей в транспортном узле погрузку-выгрузку грузов, передача грузов производится в соответствии с их массой, указанной в едином транспортном документе (накладной, коносаменте).

Тарные и штучные грузы, принятые для перевозки в соответствии со стандартом или с их массой, указанной грузоотправителем на каждом грузовом месте, прибывшие в пункт перевалки в исправной таре, передаются с транспорта одного вида на транспорт другого вида без взвешивания в соответствии с количеством мест и в таком же порядке выдаются грузополучателю в пункте назначения. При наличии признаков утраты, недостачи или повреждения (порчи) грузов они передаются в соответствии с их массой и фактическим состоянием с составлением акта установленной формы.

При передаче грузов, перевозимых в контейнерах, автомобильных прицепах, железнодорожных вагонах и других видах пломбируемых перевозочных устройств, одновременно принимающей стороной осуществляется проверка достоверности сведений о грузах, состоянии перевозочных устройств и исправности запорно-пломбировочных устройств.

Порядок предоставления контейнеров и условия их использования при перевозках грузов в смешанном сообщении устанавливается соглашениями между организациями транспорта соответствующих видов.

5. Перевозки грузов в прямом мультимодальном сообщении осуществляются на основании единого транспортного документа, составленного на весь путь следования грузов.

Документом, на основании которого осуществляется перевозка грузов в прямом мультимодальном сообщении, является транспортная накладная (коносамент).

Накладная (коносамент) должна содержать все данные, необходимые для всех сторон, вовлеченных в договор прямой мультимодальной перевозки.

Накладная (коносамент) должна быть составлена в письменной форме и содержать следующие данные:

- a) о характере груза, его свойствах (опасный груз, скоропортящийся груз и т.п.), основных марках, необходимых для идентификации груза, число мест, вес, количество груза;
- b) о внешнем состоянии груза;
- c) наименование и местонахождение основного коммерческого предприятия оператора мультимодальной перевозки; наименование грузоотправителя; наименование грузополучателя, если он указан грузоотправителем; о месте и дате принятия оператором мультимодальной перевозки груза в свое ведение;
- d) о месте доставки груза;
- e) о дате или сроке доставки груза в место назначения;
- f) место и дата выдачи накладной (коносамента);
- g) подпись оператора мультимодальной перевозки или уполномоченного им лица;
- h) о провозных платежах по каждому виду транспорта, если они согласованы сторонами, или провозные платежи, подлежащие уплате грузополучателем;
- i) о предполагаемом маршруте, используемых видах транспорта и местах перегрузки груза, если они были известны в момент выдачи документа мультимодальной перевозки;
- j) Любые другие данные, о которых стороны могут договориться включить в накладную (коносамент).

6. Условия работы организаций различных видов транспорта в транспортных узлах при перевозке грузов в мультимодальном сообщении определяются узловыми соглашениями, заключаемыми сроком на пять лет.

Порядок разработки и заключения узловых соглашений и договоров устанавливается правилами перевозок грузов в мультимодальном сообщении.

В случае изменения технического оснащения либо технологии работы транспортного узла узловое соглашение и договоры по предложению одной из сторон могут быть полностью или частично пересмотрены до истечения срока их действия.

Споры, возникающие при выполнении узловых соглашений и договоров, рассматриваются в порядке, установленном законодательством Сторон на территории возникновения основания для споров.

7. Общий срок перевозки грузов и транспортных средств с грузом в мультимодальном сообщении определяется, исходя из совокупности сроков доставки их каждым видом транспорта, и рассчитывается на основании правил исчисления сроков доставки грузов, действующих на соответствующих видах транспорта.

В случае нарушения общего срока доставки грузов в мультимодальном сообщении имущественную ответственность за просрочку доставки грузов несет сторона, по вине которой допущена просрочка.

8. Порядок установления нормы перевалки грузов, форм учета ее выполнения определяется правилами перевозок грузов в мультимодальном сообщении.

## **Статья 5**

### **Права и обязанности оператора мультимодальной перевозки**

1. Оператор мультимодальной перевозки не вправе отказывать в предоставлении услуг по перевозке грузов любому юридическому или физическому лицу, обратившемуся к ним. Отказ в предоставлении услуг оператором мультимодальной перевозки при перевозке грузов не допускается кроме случаев, предусмотренных действующим законодательством Сторон.

2. Оператор мультимодальной перевозки вправе выбирать оптимальный вид транспорта и маршрут перевозки, если иное не обусловлено договором мультимодальной перевозки.

3. Если иное не установлено в договоре мультимодальной перевозки, груз должен быть перевезен оператором мультимодальной перевозки в нормативный срок.

4. В случае, когда обстоятельства не позволяют перевезти груз, оператор мультимодальной перевозки должен запросить указания у грузовладельца (грузоотправителя). Все указания должны быть квалифицированы как изменения договора мультимодальной перевозки с последующим отнесением всех дополнительных расходов на грузовладельца (грузоотправителя).

В случае, когда обстоятельства, которые не позволяют перевезти груз, привели к продаже груза, все средства, полученные от продажи, за вычетом расходов, связанных с перевозкой и продажей, должны поступить в пользу грузовладельца (грузоотправителя) либо лица, в чьей собственности находился груз.

В случае если обстоятельства, которые не позволяют доставить груз, являются следствием ошибок или упущений оператора мультимодальной перевозки, убытки, вызванные недоставкой или просрочкой в доставке груза, должны быть компенсированы оператором мультимодальной перевозки.

5. Оператор мультимодальной перевозки имеет право удержания груза, который находится в их распоряжении, в обеспечение причитающихся им провозной платы и других платежей по перевозке, если иное не вытекает из существа обязательства.

6. Страхование деятельности оператора мультимодальной перевозки за вред, который может быть причинен участникам транспортного процесса или третьим лицам, при выполнении им своей деятельности является обязательным. Объектом страхования могут быть имущественные интересы оператора мультимодальной перевозки, связанные с его обязанностью возместить вред, вызванный вследствие осуществления своей деятельности.

## **Статья 6**

### **Права и обязанности грузоотправителя**

1. Грузовладелец (грузоотправитель) имеет право потребовать возмещения убытков, как если бы груз был утерян, если груз невозможно перевезти в течение 30 дней с того времени, когда груз должен быть перевезен. Если иное не оговорено, убытки, связанные с просрочкой в перевозке, должны быть компенсированы в соответствии с общими нормами применимого на каждом виде транспорта права.

2. В случае если грузовладелец (грузоотправитель) дал указание об изменении маршрута, конечного пункта доставки, перемене грузополучателя, о приостановке перевозки груза или об изменении других существенных условий первоначального договора мультимодальной перевозки, которые привели к дополнительным расходам для оператора мультимодальной перевозки, либо для перевозчиков, все эти расходы должны быть компенсированы грузовладельцем (грузоотправителем). Все указания грузовладельца (грузоотправителя) об изменении договора мультимодальной перевозки должны быть сделаны в пределах разумного срока.

3. Грузоотправитель обязан привести груз, передаваемый оператору мультимодальной перевозки, либо перевозчикам для перевозки в состояние, пригодное для такой перевозки (надлежащая тара, упаковка, маркировка и т.д.).

Грузоотправитель маркирует или обозначает в установленном порядке опасный груз как опасный. При передаче опасного груза для перевозки, грузоотправитель должен проинформировать оператора мультимодальной перевозки, либо перевозчиков об опасном характере груза и, если необходимо, о мерах предосторожности, которые следует принять.

## **Статья 7**

### **Ответственность Оператора Мультимодальной Перевозки**

1. Оператор мультимодальной перевозки несет ответственность в качестве перевозчика перед грузоотправителем и грузополучателем за сохранность грузов и багажа, принятых для перевозок в мультимодальном сообщении, которая определяется соответствующими транспортными уставами и кодексами.

При наличии признаков утраты, недостачи или повреждения (порчи) грузов они передаются в соответствии с их массой и фактическим состоянием. На установленный факт некачественной перевозки передающая сторона оформляет коммерческий акт.

При установлении вины железных дорог, судоходных компаний, портов, автопредприятий, автоперевозчиков в утрате, недостаче или повреждении (порче) грузов и багажа, ответственность несут соответственно железные дороги, судоходные компании, порты, автопредприятия и автоперевозчики.

ТРАСЕКАОЮБТП – Отчет о ходе осуществления проекта II – Приложение 10 – Проекты Технических Приложений по Мультимодальным перевозкам, Инвестициям ТРАСЕКА и операциям Экспедиторов

2. За невыполнение нормы перевалки грузов и транспортных средств с грузом, следующих в мультимодальном сообщении, оператор мультимодальной перевозки несет имущественную ответственность, определяемую в соответствии с законодательством, действующим на данных видах транспорта.

Оператор мультимодальной перевозки освобождается от имущественной ответственности за невыполнение нормы перевалки грузов и транспортных средств с грузом в отдельные дни в следствие:

- а) непреодолимой силы или иных обстоятельств, которые препятствуют перевалке грузов и при которых запрещено проводить операции по погрузке, выгрузке грузов, а также аварий в транспортных организациях;
- б) прекращения или ограничения перевозок грузов в установленном порядке;
- с) перевыполнения или восполнения в течение соответственно первой или второй половины месяца недогрузов в соответствии с нормой перевалки грузов.

3. Оператор мультимодальной перевозки несет ответственность за утрату, повреждение груза или за задержку в его доставке, если не докажет, что принял все меры, которые были необходимы в то время, чтобы избежать таких обстоятельств и их последствий.

Оператор мультимодальной перевозки несет ответственность за утрату, недостачу, повреждение груза и просрочку в его доставке с момента приема груза к перевозке до момента его выдачи уполномоченному получателю.

Если оператор мультимодальной перевозки в целях обмана, вносит в транспортный документ мультимодальной перевозки ложные данные о грузе, либо не включает в транспортный документ данные, которые подлежат включению в этот документ, он несет ответственность за любые потери, убытки и расходы, которые могут быть понесены третьей стороной в результате этих действий.

4. В случае, когда утрата, частичная утрата или повреждение груза произошли на этапе перевозки, для которого применимое право предусматривает более высокий, чем это установлено договором о мультимодальной перевозке предел ответственности, ответственность оператора мультимодальной перевозки должна определяться в соответствии с этим применимым правом.

5. В случае, когда место утраты, частичной утраты или повреждения груза неизвестно, ответственность оператора мультимодальной перевозки должна определяться в соответствии с законодательством Сторон, применимым на этапе перевозки, который предусматривает наиболее высокую компенсацию за ущерб, если только оператор мультимодальной перевозки не докажет, что подлежит применению иной закон.

В любом случае размер компенсации, выплаченной оператором мультимодальной перевозки, не должен превышать стоимость груза, принятого к перевозке.

## **Статья 8**

### **Ответственность Грузоотправителя**

1. Грузоотправитель несет ответственность за ущерб, нанесенный оператору мультимодальной перевозки, если такой ущерб был причинен грузоотправителем умышленно или по неосторожности. В случаях передачи оператору мультимодальной перевозки опасного груза, грузоотправитель обязан проинформировать об опасном характере груза. Если грузоотправитель не сделает этого, он несет ответственность перед оператором мультимодальной перевозки за ущерб, возникающий в результате отгрузки такого груза. При подобных обстоятельствах, с уведомлением об этом грузоотправителя, такой груз может быть в любое время выгружен, уничтожен или обезврежен, как того могут требовать обстоятельства, без уплаты компенсации.

Грузоотправитель также несет ответственность за все последствия своих ошибок или упущений, которые привели к убыткам для оператора мультимодальной перевозки таких, как недостаточная или дефектная упаковка груза, не предоставление достаточной информации о грузе, ошибки в адресе доставки или маркировке и т. д. Обязанность доказывания таких ошибок или упущений лежит на операторе мультимодальной перевозки.

2. Грузоотправитель несет имущественную ответственность, установленную транспортным законодательством Сторон, за недостоверность предоставленных оператору мультимодальной перевозки сведений о грузе, либо за не предоставление таких сведений вообще, а также за последствия, возникающие вследствие недостоверных, неточных или неполных сведений, указанных в транспортных документах.

За задержку транспортных средств (вагонов, судов, автомобилей) в пунктах перевалки по вине грузоотправителя с него взыскивается штраф (или ими возмещаются убытки) в размерах, установленных транспортным законодательством.

## **Статья 9 Претензии, Иски**

1. Для требований, связанных с осуществлением мультимодальной перевозки устанавливается срок исковой давности два года.

Однако если уведомление в письменной форме с изложением характера и основных обстоятельств требования не было сделано в течение шести месяцев после дня выдачи груза или, если груз не был выдан, после дня, когда он должен быть выдан, устанавливается срок исковой давности шесть месяцев.

Срок исковой давности начинается в день, следующий за днем, когда оператор мультимодальной перевозки выдал груз или часть груза, а в случае, если груз не был выдан - в день, следующий за последним днем, когда груз должен был быть выдан.

2. При условии соблюдения положений настоящей статьи стороны могут предусмотреть путем соглашения, подтвержденного в письменной форме, что любой спор, который может возникнуть в связи с международной смешанной перевозкой на основании настоящего Технического Приложения, подлежит передаче в арбитраж.

3. Арбитражное разбирательство проводится по выбору заявляющего требование лица в одном из следующих мест:

- а) в каком-либо месте государства, на территории которого находится:
  - i) местонахождение основного коммерческого предприятия ответчика или, при отсутствии такового, обычного местожительства ответчика; или ii) место заключения договора смешанной перевозки при условии, что ответчик имеет там коммерческое предприятие, отделение или агентство, через которое был заключен договор; или iii) место, в котором груз принимается к международной смешанной перевозке, или место его выдачи; или
- б) любое другое место, указанное с этой целью в арбитражной оговорке или соглашении.

4. Право на предъявления оператору мультимодальной перевозки претензии и иска имеют грузоотправитель или уполномоченное ими лицо, получатель груза, указанный в договоре мультимодальной перевозки, а также страховщик, приобретший права суброгации.

Пределы ответственности оператора мультимодальной перевозки определяются действительной стоимостью груза, указанной в счете поставщика, или объявленной в железнодорожной накладной, коносаменте или счет-фактуре его ценностью. Несохранность груза подтверждается коммерческим актом или каким-либо другим актом, установленной формы, составленным по правилам, установленным в применимом законодательстве о международной перевозке грузов по каждому из видов транспорта.

Претензия предъявляется в письменной форме.

К претензии об утрате, недостатке или повреждении (порче) груза, должны быть приложены оригиналы или заверенные в установленном порядке копии документов, подтверждающие факт нарушенного права, включая документы, подтверждающие количество и стоимость отправленного груза.

5. Претензии к оператору мультимодальной перевозки могут быть предъявлены в течение пяти месяцев со дня возникновения права на предъявление претензии. Указанный срок исчисляется в отношении:

- а) возмещения за утрату, повреждение (порчу) либо недостачу груза - со дня, следующего и днем, когда груз должен был быть выдан;
- б) нарушения срока исполнения договора мультимодальной перевозки - со дня, следующего за последним днем действия договора, если иное не оговорено сторонами;
- в) нарушения иных обязанностей, вытекающих из договора мультимодальной перевозки - со дня, когда лица, указанные в пункт 3 Статья 9 настоящего Технического приложения узнали или должны были узнать о нарушении их субъективного права или иного охраняемого настоящим Техническим приложением.

Оператор мультимодальной перевозки обязан рассмотреть претензию в течение 30 дней со дня ее получения и уведомить заявителя об удовлетворении или отклонении претензии.

Оператор мультимодальной перевозки вправе принять для рассмотрения претензию по истечении установленных настоящей статьей сроков, если причина пропуска срока предъявления претензии будет признана уважительной.

## **Статья 10** **Заключительные Положения**

1. Споры, связанные с осуществлением мультимодальной перевозки разрешаются судом, арбитражным или третейскими судами Сторон в соответствии с их компетенцией.

2. В случае судебного разбирательства, связанного с международной смешанной перевозкой на основании настоящего Технического Приложения, истец по своему выбору может предъявить иск в суде, который является компетентным в соответствии с законом государства суда и в пределах юрисдикции которого находится одно из следующих мест:

- a) местонахождение основного коммерческого предприятия или, при отсутствии такового, обычное местожительство ответчика; или
- b) место заключения договора смешанной перевозки при условии, что ответчик имеет там коммерческое предприятие, отделение или агентство, через посредство которого был заключен договор; или
- c) место принятия груза к международной смешанной перевозке или место выдачи груза; или
- d) любое другое место, указанное с этой целью в договоре смешанной перевозки и подтвержденное в документе смешанной перевозки.

3. Никакое судебное разбирательство, связанное с международной смешанной перевозкой в соответствии с настоящим Техническим Приложением, не может быть возбуждено в каком-либо месте, которое не указано в пункте 1 настоящей статьи. Положения настоящей статьи не препятствуют осуществлению юрисдикции Сторон в отношении мер предварительного или обеспечительного характера.

4. Несмотря на предыдущие положения настоящей статьи, имеет силу любое соглашение, которое заключено сторонами после возникновения требования и в котором определяется место, где истец может предъявить иск.

5. а) В тех случаях, когда иск был предъявлен в соответствии с положениями настоящей статьи или когда в отношении такого иска было вынесено решение, новый иск между теми же сторонами по тому же основанию не допускается, кроме тех случаев, когда решение суда по первому иску не подлежит приведению в исполнение в стране, в которой возбуждается новое разбирательство.

б) Для целей настоящей статьи принятие мер по приведению в исполнение судебного решения и перенос иска в другой суд в пределах той же страны не считаются предъявлением нового иска.



THIRD ANNUAL MEETING  
OF THE INTERGOVERNMENTAL COMMISSION TRASECA  
Yerevan / Republic of Armenia, October 9-10, 2003

ТРЕТЬЕ ЕЖЕГОДНОЕ ЗАСЕДАНИЕ  
МЕЖПРАВИТЕЛЬСТВЕННОЙ КОМИССИИ ТРАСЕКА  
г. Ереван / Республика Армения, 9-10 октября 2003 г.

### Техническое Приложение по инвестициям ТРАСЕКА

- Государства-участники «Основного Многостороннего Соглашения по международному транспорту для развития коридора Европа-Кавказ-Азия» (далее именуемые Сторонами),
- Осознавая необходимость обеспечения безопасности Маршрутов доставки грузов на мировые рынки для будущего экономического развития Сторон,
- Выражая стремление к плодотворному и взаимовыгодному экономическому и торговому сотрудничеству.
- Осознавая необходимость принятия во внимание всех правовых, технических, коммерческих, экологических и финансовых факторов в процессе принятия решений в сфере транзитных перевозок, в сотрудничестве с другими заинтересованными Сторонами, а также местными и иностранными компаниями, осуществляющими инвестирование на их территориях,
- Следуя законам рыночной экономики в сфере транспорта, таким как правила и положения, применяемые в странах ЕС, а также желая оказать содействие в усовершенствовании международных правил, регулирующих транзитные перевозки,
- Осознавая важную роль стран в сведении к минимуму инвестиционного и транзитного риска, посредством формирования интегрированных транспортных систем, а также развития двусторонних и многосторонних взаимовыгодных отношений, поддержания мира, обеспечения безопасности и экономического развития,
- Полагая, что защита, содействие и привлечение иностранных инвестиций и инвесторов в соответствии с международными стандартами и международными экономическими правовыми нормами будет способствовать развитию транспортного сектора,
- Осознавая возможное негативное влияние такого развития на окружающую среду;
- Приняв решение о создании общих правил и механизмов, обеспечивающих эффективное функционирование различных транспортных систем, в соответствии с практикой, применяемой в сфере международного транспорта, и учитывая положения и принципы, изложенные в Основном Многостороннем Соглашении и его Протоколах,
- Учитывая сложившуюся в Сторонах ситуацию в сфере международных и транзитных перевозок, Стороны согласились утвердить данное Техническое Приложение в качестве дополнения к ОМС, в соответствии со Статьей 10 ОМС.

#### Определения и наименования

В целях данного Технического Приложения:

1. «Строительство» означает создание новых средств инфраструктуры в сфере автомобильного, железнодорожного, морского и воздушного транспорта, прокладка трубопроводов, а также строительство любых частей такой инфраструктуры.

2. «Маршрут ТРАСЕКА» означает интегрированную Межгосударственную Транспортную Систему, охватывающую территории более чем одной Стороны; может подразумевать:

- Специфические транспортные средства или сооружения, составляющие вышеупомянутую Межгосударственную Транспортную Систему;
- Или/и отдельные виды транспорта, предусмотренные для формирования данной Межгосударственной Транспортной Системы;
- Или/и отдельные виды грузов, перевозимых с использованием данной Межгосударственной Транспортной Системы.

Маршрут ТРАСЕКА будет утверждаться каждый раз, при подписании межгосударственных соглашений между, по меньшей мере, двумя Сторонами ОМС и данного Технического Приложения.

Включение этих межгосударственных соглашений во Внутренние Законодательства Сторон и их реализация будет осуществляться в соответствии с конституционными и правовыми положениями данных Сторон.

3. «Инвестиции ТРАСЕКА» означает любой проект, направленный на:

- Реконструкцию существующей инфраструктуры, включая восстановление и/или ремонт и/или модернизацию и/или расширение возможностей и/или модификацию существующей инфраструктуры или её частей.
- Создание новой инфраструктуры или её частей.
- Использование инфраструктуры в результате проведения реконструкционных или строительных работ.
- Предварительное планирование вышеперечисленной деятельности.
- Вложение инвестиций на территориях Сторон, способствующих экономическому развитию Сторон и увеличению грузопотока по конкретному Маршруту ТРАСЕКА, в соответствии со Статьей 2 настоящего Технического Приложения.

3a. (временный)

Группа Экономических Интересов ТРАСЕКА, далее именуемая «ГЭИТ», означает группу юридических лиц, расположенных, по меньшей мере, в двух Сторонах ОМС и оказывающих содействие в торговой и финансовой деятельности своих членов.

3b. (временный)

Гарантийный Трассовый Фонд означает механизм, используемый для покрытия непредвиденных расходов на Маршруте ТРАСЕКА, особенно тех, что предусмотрены Конвенцией МИГА.

4. Интегрированная форма реализации проекта подразумевает выбор Сторонами формы сотрудничества в целях формирования межгосударственной транспортной системы (Маршрута ТРАСЕКА), в результате чего на одно или несколько юридических лиц возлагается две или несколько функций, в соответствии со Статьей 8 настоящего Технического Приложения. Возможна также другая форма интеграции.

5. Межгосударственный Комитет, упомянутый в Статье 9 настоящего Технического Приложения, представляет собой орган, включающий полномочных представителей всех Сторон Маршрута ТРАСЕКА, осуществляющих мониторинг выполнения решений по созданию одного или нескольких Маршрутов ТРАСЕКА.

6. «Техническое обслуживание» означает принятие необходимых мер по содержанию всей инфраструктуры Маршрута ТРАСЕКА или отдельных составляющих транспортной системы в надлежащем техническом состоянии, для её использования в соответствии с существующими техническими стандартами и правилами в сфере безопасности и охраны окружающей среды.

7. «Организация, ответственная за техническое обслуживание» означает одно или несколько юридических лиц, созданных или выбранных в соответствии с настоящим Техническим Приложением, для осуществления технического обслуживания Межгосударственной Транспортной Системы (Маршрута ТРАСЕКА).

8. «Эксплуатация» означает принятие необходимых мер по обеспечению непрерывного и эффективного функционирования Маршрута(ов) ТРАСЕКА, в соответствии с существующими правилами и законами, а также Международными Конвенциями и Соглашениями.

9. «Организация, ответственная за эксплуатацию» означает одно или несколько юридических лиц, созданных или выбранных в соответствии с настоящим Протоколом для осуществления эксплуатации Маршрута ТРАСЕКА.

10. «Другие Юридические Лица», упомянутые в Статьях 4 и 7 настоящего Технического Приложения, означает «Уполномоченные Компетентные Организации», описанные в Статье 14 настоящего Технического Приложения.

11. «Участвующие Стороны» означает Стороны ОМС, по территориям которых проходит Маршрут ТРАСЕКА, в соответствии с настоящим Техническим Приложением.

12. «Правила и обычаи», упомянутые в Преамбуле и Статье 4 настоящего Технического Приложения, означают формы и способы осуществления специфической технической, торговой и финансовой деятельности в рамках одной отрасли или рынка, принятых в результате всеобщего применения и используемые профессионалами, задействованными в данной отрасли или рынке.

13. «Проект» означает планирование и осуществление специфической деятельности в рамках Маршрута ТРАСЕКА, в соответствии с настоящим Техническим Приложением.

14. «Управление проектом» означает формирование команды из специалистов различного профиля, занимающихся реализацией всего Проекта Реконструкции и Строительства

Маршрута ТРАСЕКА, инфраструктуры или её отдельных составляющих; контролем и координацией инженерных работ и поставками оборудования, техническим мониторингом, управлением строительными работами и реализацией Проекта в соответствии с утверждённым графиком работ, требованиями к качеству и стоимости.

15. «Организация, осуществляющая управление Проектом» означает одно или несколько юридических лиц, созданных или выбранных в соответствии с настоящим Техническим Приложением, для осуществления функций, связанных с управлением Проектом.

16. «Организация, осуществляющая Управление Проектом и Эксплуатацию», может означать два различных юридических лица, задействованных на двух различных этапах реализации проекта, при условии, что Статьей 7, пунктом 2 настоящего Технического Приложения не предусмотрено возложение на одно или несколько юридических лиц двойной функции по управлению (до завершения проекта) и эксплуатации (после завершения проекта).

17. «Отдельный Протокол» или «Отдельные Протоколы» означает любое соглашение или соглашения, подписанные двумя или более Сторонами в рамках и в целях реализации данного Технического Приложения, в соответствии с принципами и положениями Основного Многостороннего Соглашения и процедурами, изложенными в данном Техническом Приложении, являющимся дополнением к Основному Многостороннему Соглашению.

18. «Реконструкция» означает восстановление, ремонт, модернизацию, расширение возможностей или модификацию Межгосударственной Транспортной Системы, транспортной инфраструктуры или её отдельных составляющих.

19. «Чрезвычайный Комитет», упомянутый в Статье 9, пункте 4 настоящего Технического Приложения, означает Комитет в составе уполномоченных представителей всех Сторон, ответственных за разработку рекомендаций по координации мер и действий, предпринимаемых правительством каждой из Сторон на своей территории, для обеспечения безопасности и охраны инфраструктуры транспортной системы, созданной в соответствии с настоящим Техническим Приложением, устранения последствий стихийных бедствий, землетрясений, радиоактивного и химического заражения, гражданских войн, террористических актов или урона в результате преступных действий и др.

20. «Техническое Приложение» означает настоящее соглашение, создающее необходимую базу для реализации его условий, с учётом процедур, прав и обязательств Сторон, а также защищающий права третьих сторон, действующих в институциональных рамках, установленных Основным Многосторонним Соглашением, его Протоколами и Техническими Приложениями.

Наименования, содержащиеся в настоящем Техническом Приложении, должны служить исключительно для облегчения понимания содержания документа и никоим образом не могут использоваться для интерпретации его положений.

## **Статья 1. Общие положения**

Сотрудничество между Сторонами должно осуществляться в рамках Основного Многостороннего Соглашения, его Протоколов и Технических Приложений, а также настоящего Технического Приложения, с целью создания на взаимовыгодных условиях одного или нескольких Маршрутов ТРАСЕКА, посредством Реконструкции имеющейся инфраструктуры, Строительства, в случае необходимости, новых средств обслуживания, закупки различных средств перевозки, а также Эксплуатации и Технического Обслуживания данных транспортных средств, в соответствии с общепринятой международной практикой и обычаями.

## **Статья 2. Область применения**

1. В целях Статьи 1, Стороны договорились провести двусторонние и/или многосторонние переговоры с другими Сторонами для определения посредством Специфического Протокола(ов) следующих пунктов: какая инфраструктура будет включена в Маршрут ТРАСЕКА; к каким средствам перевозок, видам грузов и/или пассажиров при пересечении территорий этих стран будут применяться правила в коридоре ТРАСЕКА; какие средства обслуживания будут использоваться как часть одного или нескольких Маршрутов ТРАСЕКА, созданных и используемых в соответствии с положениями Основного Многостороннего Соглашения, его Протоколов и Технических Приложений, а также настоящего Технического Приложения; какие новые средства обслуживания, как часть вышеупомянутого Маршрута(ов) ТРАСЕКА, следует построить на своих территориях.

2. Без ущерба установлению связи между двумя или более Маршрутами ТРАСЕКА, созданными в соответствии с настоящим Техническим Приложением, эти Маршруты ТРАСЕКА могут рассматриваться в качестве отдельных Проектов, подлежащих разработке, финансированию, реконструкции, строительству и использованию в соответствии с различными техническими, торговыми, финансовыми и экологическими стандартами. Каждая из Сторон может договориться с другой Стороной о создании более чем одного Маршрута ТРАСЕКА.

3. С целью привлечения потока грузов и/или пассажиров, Стороны, являющиеся участниками Маршрута ТРАСЕКА, согласились взять на себя обязательства по защите Проектов ТРАСЕКА, имеющих отношение к конкретному Маршруту ТРАСЕКА, в соответствии с внутренним законодательством, даже при условии, что реализация Проекта осуществляется на территории другой Стороны (*добавить Статью с анализом Проекта ТРАСЕКА*). Это означает, что каждая Сторона Маршрута ТРАСЕКА принимает на себя обязательство не создавать препятствия для инвестирования Маршрута ТРАСЕКА, при условии, что это не повлечёт за собой повышение цен на перевозки.

### **Статья 3. Межгосударственные соглашения по Маршрутам ТРАСЕКА и положения об инвестировании ТРАСЕКА.**

1. Каждое межправительственное соглашение, предусматривающее создание конкретного Маршрута ТРАСЕКА, должно включать следующие пункты (часть обычного положения любого межгосударственного соглашения):

- конкретное описание Маршрута: инфраструктуры, транспортных средств, перевозимых грузов и др.,
- перечень международных конвенций, договоров и соглашений, положение которых обеспечивают правомерность применения данного соглашения;
- краткое описание инвестиций ТРАСЕКА, вкладываемых в конкретный Маршрут ТРАСЕКА (проекты по развитию инфраструктуры), а также инвестиций ТРАСЕКА, на которые распространяются государственные и межгосударственные гарантии,
- мониторинг функционирования Маршрута ТРАСЕКА и создание Межгосударственного Комитета, ответственного за мониторинг Маршрута ТРАСЕКА.

2. Любым межгосударственным соглашением, при необходимости, на основе отдельного Протокола, может быть предусмотрено создание Гарантийного Трастового Фонда.

### **Статья 3. Эксплуатация**

1. Без ущерба выполнению Статьи 8, пункта 2 и принимая во внимание необходимость в разработке правил, обеспечивающих эффективное функционирование любого Маршрута ТРАСЕКА, созданного на основании Основного Многостороннего Соглашения и настоящего Технического Приложения, ответственность за эксплуатацию такого Маршрута ТРАСЕКА, при согласии Сторон, может быть возложена на одну организацию, созданную или выбранную на основании принципов, правил и процедур, согласованных Сторонами и Другими Юридическими Лицами.

2. Ответственная за эксплуатацию организация может подписать со Сторонами и другими заинтересованными Юридическими Лицами Соглашение об Эксплуатации, с описанием принципов и правил эксплуатации Маршрута ТРАСЕКА, созданного по желанию этих Сторон.

3. Без ущерба выполнению Статьи 8, при условии, что обратное не предусмотрено Специфическим Протоколом о создании Маршрута ТРАСЕКА, одно или несколько ответственных за эксплуатацию Организаций могут заниматься предоставлением транспортных услуг операторам, перевозчикам и клиентам в целом, использующих средства перевозки и транспортную инфраструктуру, в соответствии с условиями специфических транспортных соглашений, международными стандартами и принципами использования, существующими в сфере транспорта.

4. Организация по Эксплуатации может быть создана в форме ГЭИТ.

### **Статья 5. Реконструкция и Строительство**

1. Если обратное не предусмотрено настоящим Техническим Приложением, каждая из Сторон, принимающая участие в реализации решений двух или более Сторон по созданию одного или нескольких Маршрутов ТРАСЕКА, обладает правом осуществлять реконструкцию имеющейся транспортной инфраструктуры, являющейся частью проходящего по

территориям этих стран Маршрута ТРАСЕКА, в соответствии с национальными законодательствами, правилами и законами этих Сторон.

2. Условия пункта 1 не исключают права Стороны предпринимать различные шаги, совместно с другими Сторонами, для реабилитации и строительства транспортной инфраструктуры Маршрута ТРАСЕКА, проходящего по территориям этих стран. С этой целью, две или более Стороны могут возложить на одно или несколько юридических лиц обязанности по осуществлению на своих территориях Реабилитационных и Строительных работ. Выбор юридических организаций будет осуществляться самими Сторонами.

3. Для обеспечения технического сходства и эксплуатационной эффективности одного или нескольких средств инфраструктуры, как части Маршрута ТРАСЕКА, связывающего две или более Стороны, в соответствии с пунктами 1 и 2, согласились провести реабилитацию и строительство национальных частей одного или нескольких Маршрутов ТРАСЕКА, в соответствии с общепринятыми техническими стандартами в сфере транспорта.

4. Организация, ответственная за проведение Реконструкционных и/или Строительных работ, может быть создана в форме ГЭИТ.

#### **Статья 6. Техническое обслуживание**

1. Условия Статьи 5 применимы к техническому обслуживанию реконструированных или недавно построенных средств транспортной инфраструктуры, являющихся частью Маршрута ТРАСЕКА, созданного на основании настоящего Технического Приложения.

2. В соответствии со Статьей 4, пунктом 1, при эксплуатации средств инфраструктуры, являющихся частью Маршрута ТРАСЕКА, созданного на основании настоящего Технического Приложения, обязательства по осуществлению технического обслуживания инфраструктуры возлагаются на одно или несколько юридических лиц. Техническое обслуживание данной транспортной инфраструктуры будет осуществляться данными юридическими лицами под контролем Эксплуатационной Организации, на основании Соглашения о Техническом Обслуживании и Соглашения об Эксплуатации, в соответствии со Статьей 4, пунктом 2.

#### **Статья 7. Управление проектом**

1. Для реализации принятых решений по созданию Маршрута ТРАСЕКА, в соответствии с условиями настоящего Технического Приложения, Стороны и Другие Юридические Организации могут возложить обязательства по разработке ТЭО, а также контроль за осуществлением реконструкционных и строительных работ данной транспортной инфраструктуры на Организацию по Управлению Проектом, созданную или выбранную Сторонами и Другими Юридическими Организациями, в соответствии с принципами, правилами и процедурами, согласованными Сторонами и Другими Юридическими Организациями.

2. Без ущерба выполнению Статьи 8, пункта 2, обязательства по управлению проектом могут быть возложены Сторонами и Другими Юридическими Организациями на Эксплуатационную Организацию, в соответствии со Статьей 4, пунктом 1.

3. Организация по управлению проектом может быть создана в форме ГЭИТ.

#### **Статья 8. Интегрированные способы реализации проекта**

1. Принимая во внимание специфические технические, торговые и финансовые требования к созданию Маршрута ТРАСЕКА, на основании положений настоящего Технического Приложения, Стороны могут договориться о распределении двух или более функций, перечисленных в Статьях 4 – 7, между одним или несколькими юридическими организациями, созданными или выбранными самими Сторонами:

a) Статья 5, пункт 2, в сочетании со Статьей 6, пунктом 1 (функции по Реабилитации/ Строительству и Техническому обслуживанию).

b) Статья 4, пункт 1 в сочетании со Статьей 6, пунктом 2 (функции по Техническому обслуживанию и Эксплуатации).

c) Статья 4, пункт 1 в сочетании со Статьей 7, пунктом 2 (функции по Управлению проектом и Эксплуатации).

d) Статья 7, пункт 2 в сочетании со Статьей 6, пунктом 2 (функции по Управлению проектом, Эксплуатации и Техническому обслуживанию).

2. Стороны могут утвердить любой другой интегрированный способ Реализации Проекта, включающий, но не ограничивающийся интегрированной Эксплуатацией Маршрута(ов) ТРАСЕКА, средств перевозки и транспортной инфраструктуры, с целью реализации принятых решений по созданию одного или нескольких Маршрутов ТРАСЕКА, в соответствии с положениями настоящего Технического Приложения.
3. Интегрированный способ реализации проекта может принять форму ГЭИТ.

#### **Статья 8А. ГЭИТ**

1. Членами ГЭИТ могут являться исключительно государственные или частные компании в Сторонах ОМС ТРАСЕКА, созданные в соответствии с национальными законодательствами. По меньшей мере 2 члена ГЭИТ будут осуществлять центральное управление или основную деятельность на территориях своих стран.
2. Управление ГЭИТ может осуществляться одним или несколькими лицами. ГЭИТ не может осуществлять реализацию или контроль индивидуальной деятельности своих членов, а также функционировать в качестве холдинговой компании.
3. Активы ГЭИТ, если таковые имеются, вносятся ее членами. ГЭИТ не является коммерческой организацией. Любая возможная прибыль ГЭИТ принадлежит его членам и распределяется в соответствии с их долевым участием.
4. Члены осуществляют покрытие расходов, связанных с функционированием ГЭИТ, в соответствии с долевым участием, и несут полную ответственность за выполнение возложенных обязательств.
5. ГЭИТ имеет относительно гибкую структуру, и наделяет правосубъектностью и минимальной структурой сотрудничающих де-факто ее членов. Точная институциональная структура ГЭИТ определяется формой Технического Приложения на основании отдельного соглашения Сторон ОМС.

#### **Статья 9. Вопросы, связанные с исключительной юрисдикцией Сторон.**

1. Для реализации решения по созданию одного или нескольких Маршрутов ТРАСЕКА, в соответствии с положениями настоящего Технического Приложения, Стороны, посредством подписания отдельного Протокола (межгосударственного соглашения), могут разработать правила, регулирующие исключительную юрисдикцию каждой Стороны на своей территории, а также над физическими и юридическими лицами, занимающимися деятельностью, связанной с социальной безопасностью и трудовым законодательством, строительными нормами, выдачей лицензий, нормами безопасности и здравоохранения, финансовыми и таможенными вопросами, проблемами охраны окружающей среды, имеющими отношение к Созданию, Финансированию, Реконструкции, Строительству, Техническому Обслуживанию и Эксплуатации транспортной инфраструктуры, расположенной на территориях Сторон и являющейся частью Маршрута ТРАСЕКА, созданного на основании настоящего Технического Приложения.
2. При условии, что обратное не предусмотрено Основным Многосторонним Соглашением, его Протоколами и Техническими Приложениями, а также настоящим Техническим Приложением, ни одна из Сторон не может вносить изменения в национальное законодательство, с целью воспрепятствовать Реконструкции, Строительству, Техническому Обслуживанию и Эксплуатации Маршрута ТРАСЕКА, созданному на основании настоящего Технического Приложения, после вступления его в силу, а также Специфического Протокола, предусматривающих создание Маршрута ТРАСЕКА и являющихся дополнением к ОМС. В случае несовместимости положений настоящего Технического Приложения, предусматривающего создание Маршрута ТРАСЕКА и являющегося дополнением к ОМС, и национального законодательства Сторон, предпочтение должно быть отдано настоящему Техническому Приложению и Специальному Протоколу.
3. Стороны должны содействовать созданию уполномоченного Межгосударственного Комитета (подкомитета(ов) МПК), ответственного за мониторинг выполнения решений Сторон, направленных на создание конкретного Маршрута ТРАСЕКА, на основании настоящего Технического Приложения.
4. Стороны должны содействовать, на основании Специфического Протокола, предусматривающего создание конкретного Маршрута ТРАСЕКА, и вышеупомянутого уполномоченного Межгосударственного Комитета, созданию уполномоченного Чрезвычайного Комитета. Данный Комитет будет заниматься разработкой рекомендаций по координации всех мер и действий, осуществляемых правительствами Сторон на своих территориях для обеспечения безопасности и защиты транспортной инфраструктуры ТРАСЕКАОЮБТП – Отчет о ходе осуществления проекта II – Приложение 10 – Проекты Технических Приложений по Мультимодальным перевозкам, Инвестициям ТРАСЕКА и операциям Экспедиторов

конкретного Маршрута ТРАСЕКА, созданного на основании настоящего Технического Приложения. Под этим подразумевается принятие мер по устранению последствий стихийных бедствий, землетрясений, радиоактивного и химического заражения, гражданских войн, террористических актов или урона в результате преступных действий и др. Данные мероприятия, а также функции и полномочия Чрезвычайного Комитета, будут определены Сторонами для каждого конкретного Маршрута ТРАСЕКА, созданного на основании настоящего Технического Приложения.

5. Специфический Протокол(ы) ОМС, предусматривающие создание конкретного Маршрута(ов) ТРАСЕКА, на основании настоящего Технического Приложения, станут неотъемлемой частью данного Технического Приложения и будут применяться исключительно для Сторон, подписавших данный Специфический Протокол(ы).

#### **Статья 10. Защита экологии.**

При реализации настоящего Технического Приложения, Стороны согласились укрепить межправительственное сотрудничество с целью создания единого института(ов), действующего в соответствии с международными нормами, оговоренными Киотским Протоколом Договора ООН по изменению климатических условий, а также принимая во внимание местные условия окружающей среды. Стороны также согласились проводить единую политику по защите экологии и предотвращению возможных негативных последствий реконструкции, строительства и эксплуатации средств перевозки и транспортной инфраструктуры Маршрута ТРАСЕКА, созданного на основании настоящего Технического Приложения (особый акцент следует сделать на морские перевозки и транспортировку углеводородов и различных опасных грузов).

#### **Статья 11. Выполнение национальных законов.**

1. Стороны предпримут все необходимые меры по включению положений настоящего Технического Приложения в национальные законодательства.

2. В тех случаях, когда ОМС предусматривает подписание отдельного Протокола или Технического Приложения, разработка такого Протокола(ов) или Технического Приложения должна быть обсуждена и согласована Сторонами, с учётом специфических требований, предъявляемых конкретным Маршрутом ТРАСЕКА, созданным на основании настоящего Технического Приложения. Включение такого Протокола(ов) в национальные законодательства Сторон и его реализация будет осуществляться в соответствии конституционными и законодательными актами Сторон.

3. Сторона не может использовать внутренне законодательство в качестве оправдания невыполнения взятых на себя обязательств в рамках ОМС, его Протоколов и Технических Приложений, а также настоящего Технического Приложения и Протокола(ов), предусматривающих создание конкретного Маршрута(ов) ТРАСЕКА.

#### **Статья 12. Государственные и межгосударственные гарантии.**

Каждая Сторона гарантирует надлежащее и своевременное выполнение взятых на себя обязательств в рамках ОМС, его Протоколов и Технических Приложений, а также настоящего Технического Приложения и Специфического Протокола(ов), предусматривающих создание Маршрута ТРАСЕКА, по отношению к другим Сторонам ОМС или конкретного Протокола. Каждая Сторона предоставляет аналогичные гарантии любой третьей стороне, физическому или юридическому лицу, заключающему с данной Стороной Соглашение или Контракт на проектирование, реабилитацию, строительство, финансирование, эксплуатацию различных средств перевозки или транспортной инфраструктуры, являющихся частью Маршрута ТРАСЕКА, созданного на основании настоящего Технического Приложения.

#### **Статья 13. Разрешение споров**

Любой спор, возникший между Сторонами, и имеющий отношение к интерпретации и реализации ОМС, его Протоколов и Технических Приложений, а также настоящего Технического Приложения и Протокола(ов), предусматривающих создание Маршрута ТРАСЕКА, а также споры с третьей Стороной, связанные с интерпретацией и реализацией вышеупомянутых соглашений, протоколов и/или контрактов и соглашений, заключённых с ТРАСЕКАОЮБТП – Отчет о ходе осуществления проекта II – Приложение 10 – Проекты Технических Приложений по Мультимодальным перевозкам, Инвестициям ТРАСЕКА и операциям Экспедиторов

третьей Стороной с целью создания Маршрута ТРАСЕКА или непосредственно связанных с его Эксплуатацией, будут разрешены в соответствии с принципами, изложенными в отдельном Протоколе ОМС, являющемся дополнением к Статье 12 ОМС.

#### **Статья 14. Уполномоченные Компетентные Организации**

1. Каждая Сторона должна определить и известить об этом другие Стороны местную организацию, агентство, государственное предприятие или другое юридическое лицо, на которое, в соответствии с национальным законодательством, будет возложена ответственность за реализацию настоящего Технического Приложения по каждому из видов транспорта (автомобильный, железнодорожный, морской).
2. Стороны принимают и гарантируют выполнение возложенных на эти организации обязательств по реализации настоящего Технического Приложения и Специфического Протокола(ов), направленных на создание конкретного Маршрута(ов) ТРАСЕКА.

#### **Статья 15. Отношение к другим Международным Соглашениям, Договорам и Конвенциям**

Положения настоящего Технического Приложения не лишают Стороны права обращаться к другим формам Межправительственного Сотрудничества в сфере транспорта и торговли. Положения настоящего Технического Приложения не являются модификацией или дополнением к каким-либо другим Соглашениям, Договорам и Конвенциям в сфере транспорта и торговли, а также другим Соглашениям, Договорам и Конвенциям, заключённым Сторонами с другими странами, направленным на защиту и привлечение иностранных инвестиций.

#### **Статья 16. Заключительные положения**

1. Срок действия настоящего Технического Приложения \_\_\_\_\_
2. Настоящее Техническое Приложение является открытым для присоединения с..... по..... Настоящее Техническое Приложение подлежит ратификации парламентами или другими компетентными органами Сторон.
3. Настоящее Техническое Приложение войдёт в силу на тридцатый день после его ратификации третьей Стороной, подписавшей данное Техническое Приложение. Настоящее Техническое Приложение будет являться открытым для присоединения по завершении его подписания всеми Сторонами. Право на присоединение предоставляется Депозитарием. Для каждой из Сторон, пожелавшей присоединиться или ратифицировать настоящее Техническое Приложение после его вступления в силу, документ является действительным после предоставления Депозитарием соответствующего права.
4. Настоящее Техническое Приложение регулируется основными принципами международного права, в том числе Венской Конвенции о праве международных договоров.

#### **Статья 17: Аутентичность текста**

К удостоверению чего нижеподписавшиеся полномочные представители подписали настоящее Техническое Приложение на английском и русском языках, причем текст на английском языке имеет большую силу.

Настоящее Техническое Приложение будет передано Депозитарию, который направит Сторонам заверенные копии документа. Депозитарий настоящего Технического Приложения также направит аутентичную копию документа Генеральному секретарю ООН для регистрации в соответствии со Статьей 102 Устава Организации Объединенных Наций.

Совершено в г. -----

# Проект Нового Технического Приложения к ОМС О транспортно-экспедиционной деятельности

## Глава 1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

### Статья 1. Предмет регулирования настоящего Технического Приложения

1. Настоящим Техническим Приложением определяется порядок осуществления транспортно-экспедиционной деятельности — порядок оказания услуг по организации перевозок грузов любыми видами транспорта и оформлению перевозочных документов, документов для таможенных целей и других документов, необходимых для осуществления перевозок грузов (далее — экспедиционные услуги).

Условия договора транспортной экспедиции, не предусмотренные настоящим Техническим Приложением, определяются Сторонами договора транспортной экспедиции (экспедитором и клиентом) в соответствии с действующими внутренними законодательством Сторон ОМС.

2. Положения настоящего Технического Приложения не распространяются на транспортно-экспедиционную деятельность, осуществляемую в области почтовой связи.

### Статья 2. Правила транспортно-экспедиционной деятельности

Правила транспортно-экспедиционной деятельности утверждаются Правительствами Сторон ОМС.

Правилами транспортно-экспедиционной деятельности определяются:

- перечень экспедиторских документов (документов, подтверждающих заключение договора транспортной экспедиции);
- требования к качеству экспедиционных услуг;
- порядок оказания экспедиционных услуг.

## Глава 2. ПРАВА И ОБЯЗАННОСТИ ЭКСПЕДИТОРА И КЛИЕНТА

### Статья 3. Права экспедитора и клиента

1. Экспедитор вправе отступать от указаний клиента, если только это необходимо в интересах клиента и экспедитор по независящим от него обстоятельствам не смог предварительно запросить клиента в порядке, определенном договором, о его согласии на такое отступление или получить в течение суток ответ на свой запрос.

В случае, если указания клиента неточны или неполны либо не соответствуют договору транспортной экспедиции и экспедитор по независящим от него обстоятельствам не имел возможности уточнить указания клиента, экспедитор оказывает экспедиционные услуги исходя из интересов клиента.

2. В случае, если договором транспортной экспедиции не предусмотрено иное, экспедитор вправе выбирать или изменять вид транспорта, маршрут перевозки груза, последовательность перевозки груза различными видами транспорта исходя из интересов клиента. При этом экспедитор обязан незамедлительно уведомлять клиента в порядке, определенном договором, о произведенных в соответствии с настоящим пунктом изменениях.

3. Экспедитор, если это предусмотрено договором транспортной экспедиции, вправе удерживать находящийся в его распоряжении груз до уплаты вознаграждения и возмещения понесенных им в интересах клиента расходов или до предоставления клиентом надлежащего обеспечения исполнения своих обязательств в части уплаты вознаграждения и возмещения понесенных им расходов. В этом случае клиент также оплачивает расходы, связанные с удержанием имущества.

За возникшую порчу груза вследствие его удержания экспедитором в случаях, предусмотренных настоящим пунктом, ответственность несет клиент.

4. Экспедитор вправе не приступать к исполнению обязанностей, предусмотренных договором транспортной экспедиции, до представления клиентом необходимых документов, а также информации о свойствах груза, об условиях его перевозки и иной, информации, необходимой для исполнения экспедитором обязанностей. В случае представления неполной информации экспедитор обязан запросить у клиента необходимые дополнительные данные в порядке, предусмотренном договором транспортной экспедиции.

5. Экспедитор вправе проверять достоверность представленных клиентом необходимых документов, а также информации о свойствах груза, об условиях его перевозки и иной информации, необходимой для исполнения экспедитором обязанностей, предусмотренных договором транспортной экспедиции.

6. Клиент имеет право:

выбирать маршрут следования груза и вид транспорта;  
требовать у экспедитора, если это предусмотрено договором транспортной экспедиции, предоставления информации о процессе перевозки груза;  
давать указания экспедитору в соответствии с договором транспортной экспедиции.

#### **Статья 4. Обязанности экспедитора**

1. Экспедитор обязан оказывать услуги в соответствии с договором транспортной экспедиции.

2. В случае, если отсутствует возможность предварительного запроса об отступлении от указаний клиента или если ответ на такой запрос не получен экспедитором в течение суток, экспедитор обязан уведомить клиента о допущенных отступлениях, как только уведомление станет возможным, в порядке, определенном договором.

3. Экспедитор, оказывающий услуги клиенту для личных, семейных, домашних или иных нужд, не связанных с осуществлением клиентом предпринимательской деятельности, обязан предоставить по его требованию информацию, предусмотренную законодательством Сторон ОМС о защите прав потребителей.

4. При приеме груза экспедитор обязан выдать клиенту экспедиторский документ, а также представить клиенту оригиналы договоров, заключенных экспедитором в соответствии с договором транспортной экспедиции от имени клиента на основании выданной им доверенности.

5. Экспедитор не имеет права заключать от имени клиента договор страхования груза, если это не предусмотрено договором транспортной экспедиции.

#### **Статья 5. Обязанности клиента**

1. Клиент обязан своевременно представить экспедитору полную, точную и достоверную информацию о свойствах груза, об условиях его перевозки и иную информацию, необходимую для исполнения экспедитором обязанностей, предусмотренных договором транспортной экспедиции, и документы, необходимые для осуществления таможенного, санитарного контроля, других видов государственного контроля.

2. Клиент в порядке, предусмотренном договором транспортной экспедиции, обязан уплатить причитающееся экспедитору вознаграждение, а также возместить понесенные им расходы в интересах клиента.

### **Глава 3. ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ЭКСПЕДИТОРА И КЛИЕНТА**

#### **Статья 6. Общие основания ответственности**

1. За неисполнение или ненадлежащее исполнение обязанностей, предусмотренных договором транспортной экспедиции и настоящим Техническим Приложением, экспедитор и клиент несут ответственность по основаниям и в размере, которые определяются в

ТРАСЕКАОЮБТП – Отчет о ходе осуществления проекта II – Приложение 10 – Проекты Технических Приложений по Мультимодальным перевозкам, Инвестициям ТРАСЕКА и операциям Экспедиторов

соответствии с действующим внутренним законодательством Сторон ОМС и настоящим Техническим Приложением.

2. В случае, если экспедитор докажет, что нарушение обязательства вызвано ненадлежащим исполнением договора перевозки, ответственность перед клиентом экспедитора, заключившего договор перевозки, определяется на основании правил, по которым перед экспедитором отвечает соответствующий перевозчик.

3. При оказании экспедиционных услуг, связанных с перевозками грузов в международном сообщении, и использовании при этом соответствующих экспедиторских документов предел ответственности экспедитора за неисполнение или ненадлежащее исполнение обязанностей, предусмотренных договором транспортной экспедиции, не может превышать 666,67 расчетной единицы за место или иную единицу отгрузки, за исключением ответственности экспедитора, предусмотренной пунктом 2 статьи 9 настоящего Технического Приложения.

Для целей настоящего Технического Приложения при оказании экспедиционных услуг, связанных с перевозками грузов в международном сообщении, под расчетной единицей понимается единица специального права заимствования, определенная Международным валютным фондом. Стоимость валюты платежа в единицах специального права заимствования исчисляется в соответствии с методом определения стоимости, применяемым Международным валютным фондом на соответствующую дату для своих операций и сделок. В соответствии со стоимостью валюты платежа в единицах специального права заимствования перевод в валюту платежа осуществляется на дату принятия судебного решения или на дату, установленную соглашением Сторон.

4. Правила ограничения ответственности, предусмотренной пунктом 3 настоящей статьи и пунктом 2 статьи 7 настоящего Технического Приложения, не применяются, если экспедитор не докажет, что утрата, недостача или повреждение (порча) принятого для экспедирования груза возникли не вследствие его собственного действия или собственного бездействия, совершенных умышленно или по грубой неосторожности.

5. В случае одностороннего отказа от исполнения договора транспортной экспедиции клиент или экспедитор возмещает другой Стороне убытки, вызванные расторжением договора, и уплачивает штраф в размере десяти процентов суммы понесенных экспедитором или клиентом затрат.

#### **Статья 7. Основания и размер ответственности экспедитора перед клиентом за утрату, недостачу или повреждение (порчу) груза**

1. Экспедитор несет ответственность перед клиентом в виде возмещения реального ущерба за утрату, недостачу или повреждение (порчу) груза после принятия его экспедитором и до выдачи груза получателю, указанному в договоре транспортной экспедиции, либо уполномоченному им лицу, если не докажет, что утрата, недостача или повреждение (порча) груза произошли вследствие обстоятельств, которые экспедитор не мог предотвратить и устранение которых от него не зависело, в следующих размерах:

1) за утрату или недостачу груза, принятого экспедитором для перевозки с объявлением ценности, в размере объявленной ценности или части объявленной ценности, пропорциональной недостающей части груза;

2) за утрату или недостачу груза, принятого экспедитором для перевозки без объявления ценности, в размере действительной (документально подтвержденной) стоимости груза или недостающей его части;

3) за повреждение (порчу) груза, принятого экспедитором для перевозки с объявлением ценности, в размере суммы, на которую понизилась объявленная ценность, а при невозможности восстановления поврежденного груза в размере объявленной ценности;

4) за повреждение (порчу) груза, принятого экспедитором для перевозки без объявления ценности, в размере суммы, на которую понизилась действительная (документально

подтвержденная) стоимость груза, а при невозможности восстановления поврежденного груза в размере действительной (документально подтвержденной) стоимости груза.

2. При оказании экспедиционных услуг, связанных с перевозками грузов в международном сообщении, ответственность экспедитора за утрату, недостачу или повреждение (порчу) груза, предусмотренные настоящей статьей, не может превышать две расчетные единицы за килограмм общего веса утраченного, недостающего или поврежденного (испорченного) груза, если более высокая сумма не возмещена лицом, за которого отвечает экспедитор.

3. В договоре транспортной экспедиции может быть установлено, что наряду с возмещением реального ущерба, вызванного утратой, недостачей или повреждением (порчей) груза, экспедитор возвращает клиенту ранее уплаченное вознаграждение, если оно не входит в стоимость груза, в размере, пропорциональном стоимости утраченного, недостающего или поврежденного (испорченного) груза.

4. Наряду с возмещением реального ущерба и возвращением клиенту уплаченного им экспедитору вознаграждения в размерах, установленных настоящей статьей, экспедитор обязан возместить клиенту упущенную выгоду в связи с утратой, недостачей или повреждением (порчей) груза, произошедшими по вине экспедитора.

5. При оказании экспедиционных услуг, связанных с перевозками грузов в международном сообщении, упущенная выгода возмещается в полном объеме, но не более чем в размере ответственности, установленном настоящим Техническим Приложением.

6. Действительная (документально подтвержденная) стоимость груза определяется исходя из цены, указанной в договоре или счете продавца, а при ее отсутствии исходя из средней цены на аналогичный товар, существовавшей в том месте, в котором груз подлежал выдаче, в день добровольного удовлетворения такого требования или, если требование добровольно удовлетворено не было, в день принятия судебного решения.

7. Груз считается утраченным, если он не был выдан по истечении тридцати дней со дня истечения срока доставки, определенного договором транспортной экспедиции, или, если такой срок договором не определен, в течение разумного срока, необходимого для доставки груза и исчисляемого со дня принятия экспедитором груза для перевозки. Груз, который был доставлен, но не был выдан получателю, указанному в договоре транспортной экспедиции, или уполномоченному им лицу по причине неуплаты причитающегося экспедитору вознаграждения, утраченным не считается, если экспедитор своевременно уведомил клиента об оказании экспедиционных услуг в порядке, предусмотренном договором транспортной экспедиции.

#### **Статья 8. Уведомление об утрате, о недостаче или повреждении (порче) груза**

1. В случае, если во время выдачи груза получатель, указанный в договоре транспортной экспедиции, или уполномоченное им лицо не уведомили экспедитора в письменной форме об утрате, о недостаче или повреждении (порче) груза и не указали общий характер недостачи или повреждения (порчи) груза, считается, если не доказано иное, что они получили груз неповрежденным.

2. В случае, если утрата, недостача или повреждение (порча) груза не могли быть установлены при приеме груза обычным способом, такое уведомление экспедитору может быть сделано не позднее чем в течение тридцати календарных дней со дня приема груза. Датой уведомления считается дата получения экспедитором такого уведомления.

#### **Статья 9. Основания и размер ответственности экспедитора за нарушение срока исполнения обязательств по договору транспортной экспедиции**

1. Экспедитор возмещает убытки, причиненные клиенту нарушением срока исполнения обязательств по договору транспортной экспедиции, если иное не предусмотрено указанным договором и экспедитор не докажет, что

нарушение срока произошло вследствие обстоятельств непреодолимой силы или по вине клиента.

2. За нарушение установленного срока исполнения обязательств по договору транспортной экспедиции, если клиентом является физическое лицо, использующее услуги экспедитора для личных, семейных, домашних и иных нужд, не связанных с осуществлением клиентом предпринимательской деятельности, экспедитор уплачивает клиенту за каждые сутки (при этом неполные сутки считаются за полные) или час (если срок указан в часах) просрочки неустойку в размере трех процентов, но не более восьмидесяти процентов суммы причитающегося экспедитору вознаграждения, а также возмещает убытки, причиненные клиенту нарушением срока исполнения обязательств по договору, если не докажет, что нарушение срока произошло вследствие обстоятельств непреодолимой силы или по вине клиента.

#### **Статья 10. Основания и размер ответственности клиента перед экспедитором**

1. Клиент несет ответственность за убытки, причиненные экспедитору в связи с неисполнением обязанности по предоставлению информации, указанной в настоящем Техническом Приложении.

В случае, если будет доказана необоснованность отказа клиента от оплаты расходов, понесенных экспедитором в целях исполнения обязанностей, предусмотренных договором транспортной экспедиции, клиент уплачивает экспедитору помимо указанных расходов штраф в размере десяти процентов суммы этих расходов.

2. Клиент несет ответственность за несвоевременную уплату вознаграждения экспедитору и возмещение понесенных им в интересах клиента расходов в виде уплаты неустойки в размере одной десятой процента вознаграждения экспедитору и понесенных им в интересах клиента расходов за каждый день просрочки, но не более чем в размере причитающегося экспедитору вознаграждения и понесенных им в интересах клиента расходов.

#### **Статья 11. Соглашение об изменении размера ответственности экспедитора**

1. В договоре транспортной экспедиции может быть предусмотрен более высокий размер ответственности экспедитора по сравнению с установленным настоящим Техническим Приложением или международным договором Стороны ОМС размером ответственности.

2. Соглашение об устранении имущественной ответственности экспедитора или уменьшении ее размеров, установленных настоящим Техническим Приложением, ничтожно.

### **Глава 4. ПРЕТЕНЗИИ И ИСКИ**

#### **Статья 12. Претензии и иски, предъявляемые экспедитору**

1. До предъявления экспедитору иска, вытекающего из договора транспортной экспедиции, обязательно предъявление экспедитору претензии, за исключением предъявления иска при оказании экспедиционных услуг для личных, семейных, домашних и иных нужд, не связанных с осуществлением клиентом предпринимательской деятельности.

2. Право на предъявление экспедитору претензии и иска имеет клиент или уполномоченное им на предъявление претензии и иска лицо, получатель груза, указанный в договоре транспортной экспедиции, а также страховщик, приобретший право суброгации.

3. Претензия предъявляется в письменной форме. К претензии об утрате, о недостатке или повреждении (порче) груза должны быть приложены документы, подтверждающие право на предъявление претензии, и документы, подтверждающие количество и стоимость отправленного груза, в подлиннике или засвидетельствованные в установленном порядке их копии.

4. Претензии к экспедитору могут быть предъявлены в течение шести месяцев со дня возникновения права на предъявление претензии.

Указанный срок исчисляется в отношении:

— возмещения убытков за утрату, недостачу или повреждение (порчу) груза со дня, следующего за тем, когда груз должен быть выдан;

— возмещения убытков, причиненных клиенту нарушением срока выполнения обязательств по договору транспортной экспедиции, со дня, следующего за последним днем действия договора, если иное не определено Сторонами;

— нарушения иных обязательств, вытекающих из договора транспортной экспедиции, со дня, когда лица, указанные в пункте 2 настоящей статьи, узнали или должны были узнать о таких нарушениях.

5. Экспедитор обязан рассмотреть претензию и в письменной форме уведомить заявителя об удовлетворении или отклонении претензии в течение тридцати дней со дня ее получения. При частичном удовлетворении или отклонении экспедитором претензии к нему в уведомлении заявителю должны быть указаны основания принятого решения. В этом случае представленные вместе с претензией документы возвращаются заявителю.

6. Экспедитор вправе принять для рассмотрения претензию по истечении установленного настоящей статьей срока, если причина пропуска срока предъявления претензии будет признана им уважительной.

### **Статья 13. Исковая давность**

Для требований, вытекающих из договора транспортной экспедиции, срок исковой давности составляет один год. Указанный срок исчисляется со дня возникновения права на предъявление иска.

# **Приложение 11**

**Повестка дня Третьего Ежегодного Заседания  
МПК ТРАСЕКА, г. Ереван, октября 9-10, 2003 г.**



THIRD ANNUAL MEETING  
OF THE INTERGOVERNMENTAL COMMISSION TRASECA  
Yerevan / Republic of Armenia, October 9-10, 2003

ТРЕТЬЕ ЕЖЕГОДНОЕ ЗАСЕДАНИЕ  
МЕЖПРАВИТЕЛЬСТВЕННОЙ КОМИССИИ ТРАСЕКА  
г. Ереван / Республика Армения, 9-10 октября 2003 г.

**ПОВЕСТКА ДНЯ**

**ДЕНЬ ПЕРВЫЙ – 9 ОКТЯБРЯ 2003 г.**

**10:00 – 11:00**

**ОТКРЫТИЕ ТРЕТЬЕГО ЕЖЕГОДНОГО ЗАСЕДАНИЯ МПК ТРАСЕКА / ПЕРВОЕ ПЛЕНАРНОЕ ЗАСЕДАНИЕ**

**Участники:** Делегации Сторон Основного Соглашения; Представители ПС МПК ТРАСЕКА; Представители Европейской Комиссии; Представители стран-кандидатов; Представители международных организаций, а также гости, приглашенные на открытие Третьего ежегодного заседания МПК ТРАСЕКА

Председательствующая Сторона: Республика Армения

Со-председатель: Европейская Комиссия

- Открытие Третьего ежегодного заседания МПК ТРАСЕКА.

*(Г-н А. Манукян, Министр транспорта и коммуникаций Республики Армения)*

- Приветственное Послание Премьер-министра Республики Армения г-на А. Маргаряна;
- Приветственное Послание Представителя Европейской Комиссии г-на П. Б. Кнудсена;
- Выступление представителя Азербайджанской Республики от имени Депозитария Основного Соглашения.

**11:00 – 11:15 Перерыв**

**11:15 – 13:30 ВТОРОЕ ПЛЕНАРНОЕ ЗАСЕДАНИЕ**

**Участники:** 3 члена делегаций Сторон Основного Соглашения, включая Руководителя делегации, национального секретаря ТРАСЕКА и эксперта; Представители ПС МПК ТРАСЕКА; Представители Европейской Комиссии; Представители стран-кандидатов; Представители международных организаций.

- Утверждение Повестки дня заседания
- Отчёт о деятельности МПК ТРАСЕКА;

*(Выступление г-на Р. Юнусова, председателя МПК ТРАСЕКА, заместителя премьер-министра Республики Узбекистан)*

- Передача полномочий новому Председателю МПК;

*(Выступление г-на А. Манукяна, Министра транспорта и коммуникации Республики Армения)*

- Выступления стран-кандидатов на вступление в Основное Многостороннее Соглашение о международном транспорте по развитию коридора Европа – Кавказ – Азия;

*Выступления руководителей делегаций стран:*

*Исламское Государство Афганистан;*

*Исламская Республика Иран.*

- Отчеты Сторон Основного Соглашения о проделанной работе по внедрению ранее принятых решений и рекомендаций в рамках МПК ТРАСЕКА.

*Выступления Руководителей делегаций Сторон:*

*Азербайджанская Республика;*

TRASECA ОЮБТП – Отчет о ходе осуществления проекта II – Приложение 11 – Повестка дня Третьего Ежегодного Заседания МПК ТРАСЕКА, г. Ереван, октября 9-10, 2003 г.

Республика Болгария;  
Грузия;  
Республика Казахстан;  
Республика Кыргызстан;  
Республика Молдова;  
Румыния;  
Республика Таджикистан;  
Республика Турция;  
Республика Узбекистан;  
Украина;  
Республика Армения.

13:30 – 14:30 Обед

**14:30 – 15:30 ПРОДОЛЖЕНИЕ ВТОРОГО ПЛЕНАРНОГО ЗАСЕДАНИЯ**

Выступления представителей международных организаций

**15:30 – 16:30 ПЕРВАЯ ЧАСТЬ ТРЕТЬЕГО ПЛЕНАРНОГО ЗАСЕДАНИЯ**

Участники: 3 члена делегаций Сторон Основного Соглашения, включая руководителя делегации, национального секретаря ТРАСЕКА и эксперта; представители ПС МПК ТРАСЕКА; представители Европейской Комиссии; представители стран- кандидатов; представители международных организаций

1. О совместном финансировании ПС МПК ТРАСЕКА
  - Принятие совместного финансирования на период с декабря 2003 г. по декабрь 2004 г.
  - О поэтапном внедрении системы совместного финансирования
2. Принятие Правил Процедур МПК ТРАСЕКА и Положения о ПС МПК ТРАСЕКА;
3. Одобрение создания Рабочей группы ТРАСЕКА (Совета) глав железных дорог, портов и судоходных компаний ТРАСЕКА;

16.30 – 16.45 Перерыв

**16:45 – 18:00 ПРОДОЛЖЕНИЕ ТРЕТЬЕГО ПЛЕНАРНОГО ЗАСЕДАНИЯ**

4. Подписание Ташкентского Протокола о внесении дополнений к Основному Многостороннему Соглашению;
5. Принятие проекта Протокола о внесении дополнений к Техническим Приложениям по международному автомобильному транспорту, таможенным процедурам и обработке документов для его дальнейшего согласования в Сторонах;
6. Принятие проекта Протокола о внесении дополнений к Техническому Приложению по международному автомобильному транспорту для его дальнейшего согласования в Сторонах;
7. Принятие проекта Протокола о внесении дополнений к Основному Многостороннему Соглашению (проект нового Технического Приложения по мультимодальным перевозкам) для его дальнейшего согласования в Сторонах;
8. Принятие проекта Протокола о внесении дополнений к Основному Многостороннему Соглашению (проект нового Технического Приложения по инвестициям ТРАСЕКА) для его дальнейшего согласования в Сторонах;
9. Принятие проекта Протокола о внесении дополнений к Техническому Приложению по таможенным процедурам и обработке документов (Статья 2, пункт 1) для его дальнейшего согласования в Сторонах;
10. Предоставление Постоянному Секретариату МПК ТРАСЕКА полномочий подписания Меморандумов о взаимопонимании с международными организациями и международными финансовыми институтами (МФИ);

19:00- 21:00 Ужин

ДЕНЬ ВТОРОЙ – 10 ОКТЯБРЯ 2003 г.

10:00 – 11:00 ПЕРВОЕ ЗАСЕДАНИЕ

**ЗАСЕДАНИЕ ГЛАВ ДЕЛЕГАЦИЙ СТОРОН ОСНОВНОГО СОГЛАШЕНИЯ**

Участники: Руководители делегаций Сторон Основного Соглашения и Европейской Комиссии

- Избрание Генерального секретаря ПС МПК ТРАСЕКА на период председательства Республики Армения.

11:00 – 11:30 Перерыв

11:30 – 13:00 ВТОРОЕ ПЛЕНАРНОЕ ЗАСЕДАНИЕ

Участники: 3 члена делегаций Сторон Основного Соглашения, включая Руководителя делегации, Национального секретаря ТРАСЕКА и эксперта; Представители ПС МПК ТРАСЕКА; Представители Европейской Комиссии; Представители стран-кандидатов; Представители международных организаций

11. Презентация стратегии развития транспортного коридора Европа – Кавказ - Азия на период 2004-2008гг. и рекомендации по новым проектным предложениям Плана Действий на 2004-2006гг.

12. Принятие Ереванской Декларации

13. Принятие Заключительных Резолюций Третьего Ежегодного Заседания Межправительственной Комиссии ТРАСЕКА

14. Обращение вновь избранного Председателя МПК ТРАСЕКА

13:00 ЗАКРЫТИЕ Третьего Ежегодного Заседания МПК ТРАСЕКА

---

# Приложение 12

Повестка дня заседания рабочей группы  
национальных секретарей ТРАСЕКА, г. Ереван, 8  
октября 2003 г.



INTERGOVERNMENTAL COMMISSION TRASECA  
WORKING GROUP MEETING OF NATIONAL SECRETARIES  
Yerevan / Republic of Armenia, October 8, 2003

МЕЖПРАВИТЕЛЬСТВЕННАЯ КОМИССИЯ ТРАСЕКА  
ЗАСЕДАНИЕ РАБОЧЕЙ ГРУППЫ НАЦИОНАЛЬНЫХ  
СЕКРЕТАРЕЙ  
г. Ереван / Республика Армения, 8 октября 2003 г.

### ПОВЕСТКА ДНЯ

- Место проведения:** Гостиница Ереван, г. Ереван/Армения  
**Дата проведения:** 8 октября 2003 г.  
**Время работы:** 10.00 – 18.00
- Приглашенные участники:** Национальные Секретари ТРАСЕКА, представители ПС МПК ТРАСЕКА, представители программы ЕС-ТРАСЕКА и Европейской Комиссии
- Председательствующий:** Генеральный секретарь МПК ТРАСЕКА
- Со председательствующий:** Исполнительный Секретарь ПС МПК ТРАСЕКА

### УТРЕННЕЕ ЗАСЕДАНИЕ

10.00 – 13.00

1. Информация Национальной Комиссии ТРАСЕКА Республики Армения по вопросам организационной подготовки 3-ей Конференции (Ежегодного заседания) МПК ТРАСЕКА.
2. Обсуждение вопросов, выносимых на 3-ю Конференцию (Ежегодное заседание) МПК ТРАСЕКА:
  - **Принятие предложения о совместном финансировании МПК ТРАСЕКА;**  
(Рекомендации и Решения Рабочей Группы Национальных Секретарей и экспертов по юридическим вопросам (22-23.05.2003, Ташкент))
  - **Подписание Ташкентского Протокола о внесении дополнений к Основному Многостороннему Соглашению;**  
(Заключительные Резолюции Второй Конференции МПК ТРАСЕКА (24-25.04.2002, Ташкент) и Рекомендации и Решения Рабочей Группы Национальных Секретарей и экспертов по юридическим вопросам (22-23.05.2003, Ташкент))
  - **Одобрение создания Совета глав железных дорог, портов и судоходных компаний ТРАСЕКА;**  
(Рекомендации и Решения Рабочей Группы Национальных Секретарей и экспертов по юридическим вопросам (22-23.05.2003, Ташкент))

11.30 – 11.45 Перерыв

3. **Продолжение обсуждения вопросов, выносимых на 3-ю Конференцию (Ежегодное заседание) МПК ТРАСЕКА:**
  - **Принятие новых предложений о проектах, в соответствии с Документом Региональной Стратегии ТАСИС на 2004-2006 гг.**

(Рекомендации и Решения Рабочей Группы Национальных Секретарей и экспертов по юридическим вопросам (22-23.05.2003, Ташкент))

**4. Презентации проектов ТРАСЕКА:**

- А.** Единая политика транзитных сборов и тарифов;
- Б.** Гармонизация процедур пересечения границ;
- В.** Повышение квалификации руководящего состава транспортного сектора

**13.00 – 14.00 Обед**

**ДНЕВНОЕ ЗАСЕДАНИЕ**

**14.00 – 18.00**

**5. Продолжение обсуждения вопросов, выносимых на 3-ю Конференцию (Ежегодное заседание) МПК ТРАСЕКА:**

- **Одобрение проекта Протокола о внесении дополнений к Техническим Приложениям по международному автомобильному транспорту и таможенным процедурам и обработке документов для его дальнейшего согласования в Сторонах;**

(Рекомендации и Решения Рабочей Группы Национальных Секретарей и экспертов по юридическим вопросам (22-23.05.2003, Ташкент))

- **Одобрение проекта Протокола о внесении дополнений к Техническому Приложению по международному автомобильному транспорту для его дальнейшего согласования в Сторонах;**

(Предложение Турецкой Стороны)

- **Одобрение проекта Протокола о внесении дополнений к Основному Многостороннему Соглашению (новое Техническое Приложение по мультимодальным перевозкам) для его дальнейшего согласования в Сторонах;**

- **Одобрение проекта Протокола о внесении дополнений к Основному Многостороннему Соглашению (новое Техническое Приложение по инвестициям ТРАСЕКА) для его дальнейшего согласования в Сторонах;**

- **Одобрение проекта Протокола о внесении дополнений к Техническому Приложению по таможенным процедурам и обработке документов (Статья 2, пункт 1) для его дальнейшего согласования в Сторонах;**

**16.00 – 16.15 Перерыв**

**6. Продолжение обсуждения вопросов, выносимых на 3-ю Конференцию (Ежегодное заседание) МПК ТРАСЕКА:**

- **Предоставление Постоянному Секретариату МПК ТРАСЕКА полномочий подписания Меморандумов о взаимопонимании с международными организациями и международными финансовыми институтами;**

- **Одобрение новой стратегии ТРАСЕКА на 2004- 2008 г.**

**7. Принятие Рекомендаций и Решений Рабочей Группы к 3-ей Конференции (Ежегодному заседанию) МПК ТРАСЕКА.**

**8. Принятие проекта повестки дня 3-ей Конференции (Ежегодного заседания) МПК ТРАСЕКА**

**19.00 - Ужин**

# **Приложение 13**

**Заключительные резолюции третьего  
ежегодного заседания Межправительственной  
комиссии ТРАСЕКА г. Ереван, 9-10 октября 2003  
г.**



THIRD ANNUAL MEETING  
OF THE INTERGOVERNMENTAL COMMISSION TRASECA  
Yerevan / Republic of Armenia, October 9-10, 2003

ТРЕТЬЕ ЕЖЕГОДНОЕ ЗАСЕДАНИЕ  
МЕЖПРАВИТЕЛЬСТВЕННОЙ КОМИССИИ ТРАСЕКА  
г. Ереван / Республика Армения, 9-10 октября 2003 г.

#### ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНЫЕ РЕЗОЛЮЦИИ

Межправительственная комиссия ТРАСЕКА на своем Третьем ежегодном заседании, состоявшемся в г. Ереван, Республика Армения 9-10 октября 2003 г.:

- рассмотрев вопросы, в соответствии с принятой Повесткой дня (*Приложение: 3 IGC/FinDoc 2*).
- заслушав отчет Председателя МПК ТРАСЕКА, заместителя Премьер-министра Республики Узбекистан г-на Р. Юнусова;
- рассмотрев итоги осуществленных в 2002 – 2003 гг. проектов ТРАСЕКА и вопросы дальнейшего развития международного транспортного коридора Европа – Кавказ – Азия, повышения его конкурентоспособности;
- обсудив предложения по углублению сотрудничества между Сторонами Основного Соглашения;
- на основании статьи 8 (п.5, п.6) Основного многостороннего Соглашения о международном транспорте по развитию коридора Европа – Кавказ – Азия

ПРИНЯЛА СЛЕДУЮЩИЕ РЕШЕНИЯ:

#### 1. О совместном финансировании ПС МПК ТРАСЕКА

Утвердить Рекомендацию МПК ТРАСЕКА Правительствам Сторон Основного Многостороннего Соглашения о Международном Транспорте по развитию коридора Европа-Кавказ-Азия по совместному финансированию работы Постоянного Секретариата МПК ТРАСЕКА (*Приложение: 3 IGC/FinDoc 3*). На период с декабря 2003 г. по декабрь 2004 г. Стороны будут вносить вклады в равных долях в размере 7 000 Евро (семь тысяч) каждая. Общая сумма взноса составит 15% (84 000 Евро) бюджета ПС МПК ТРАСЕКА.

Поручить Постоянному Секретариату МПК ТРАСЕКА в тесном сотрудничестве со Сторонами подготовить проект Решения МПК ТРАСЕКА по Системе совместного финансирования для утверждения на Четвертом ежегодном заседании МПК ТРАСЕКА.

#### 2. Правила Процедуры МПК ТРАСЕКА и Положение о Постоянном Секретариате МПК ТРАСЕКА;

Принять Правила Процедуры Межправительственной Комиссии ТРАСЕКА и Положение о Постоянном Секретариате МПК ТРАСЕКА (*Приложение: 3 IGC/FinDoc 4 и 3 IGC/FinDoc 5*).

#### 3. О создании Рабочей группы МПК ТРАСЕКА (Совета) глав железных дорог, портов и судоходных компаний ТРАСЕКА;

Принять к сведению информацию об успешном проведении совместного заседания представителей МСЖД (UIC), Постоянного Секретариата МПК ТРАСЕКА и руководителей железных дорог, портов и судоходных компаний стран ТРАСЕКА в г. Баку, Республика Азербайджан 17-18 июля 2003 г.

Одобрить создание Рабочей группы МПК ТРАСЕКА (Совета) руководителей железных дорог, портов и судоходных компаний ТРАСЕКА в качестве координационного органа основных транспортных операторов и операторов инфраструктуры стран ТРАСЕКА.

#### 4. Протокол о внесении дополнений к Основному Многостороннему Соглашению

TRASECA ОЮБТП – Отчет о ходе осуществления проекта II – Приложение 13 –  
Заключительные резолюции третьего ежегодного заседания Межправительственной комиссии ТРАСЕКА г. Ереван, 9-10 октября 2003 г.

В соответствии со статьей 11 («Внесение изменений и дополнений») «Основного многостороннего соглашения о международном транспорте по развитию коридора Европа-Кавказ-Азия» и на основе Заключительных резолюций Второго ежегодного заседания Межправительственной Комиссии ТРАСЕКА по транспортному коридору Европа-Кавказ-Азия должным образом на то уполномоченные Главы делегаций подписали Протокол о внесении дополнений к «Основному Многостороннему Соглашению о международном транспорте по развитию коридора Европа – Кавказ – Азия» (Приложение: 3 IGC/FinDoc 6).

**5. Проект Протокола о внесении дополнений к Техническим Приложениям по международному автомобильному транспорту, таможенным процедурам и обработке документов**

Принять за основу проект Протокола о внесении дополнений к Техническим Приложениям по международному автомобильному транспорту, таможенным процедурам и обработке документов к Основному Многостороннему Соглашению (Приложение: 3 IGC/FinDoc 7).

Рекомендовать Сторонам в кратчайшие сроки провести процедуру согласования проекта Протокола с целью его подписания на предстоящем ежегодном заседании МПК ТРАСЕКА.

3 IGC / FinDoc 1/ page 2(3)  
Original: Russian

**6. Проект Протокола о внесении дополнений к Техническому Приложению по международному автомобильному транспорту**

Принять за основу проект Протокола о внесении дополнений к Техническому Приложению по международному автомобильному транспорту к Основному Многостороннему Соглашению (Приложение: 3 IGC/FinDoc 8).

Рекомендовать Сторонам в кратчайшие сроки провести процедуру согласования проекта Протокола с целью его подписания на предстоящем ежегодном заседании МПК ТРАСЕКА.

**7. Техническое Приложение по мультимодальным перевозкам**

Принять за основу проект Протокола о внесении дополнений к Основному Многостороннему Соглашению (Приложение: 3 IGC/FinDoc 9).

Рекомендовать Сторонам в кратчайшие сроки провести процедуру согласования проекта Технического Приложения по мультимодальным перевозкам (Приложение: 3 IGC/FinDoc 10) с целью подписания Протокола о внесении дополнений к Основному Многостороннему Соглашению на предстоящем ежегодном заседании МПК ТРАСЕКА.

**8. Техническое Приложение по инвестициям ТРАСЕКА**

Принять за основу проект Протокола о внесении дополнений к Основному Многостороннему Соглашению (Приложение: 3 IGC/FinDoc 11).

Рекомендовать Сторонам в кратчайшие сроки провести процедуру согласования проекта Технического Приложения по инвестициям ТРАСЕКА (Приложение: 3 IGC/FinDoc 12) с целью подписания Протокола о внесении дополнений к Основному Многостороннему Соглашению на предстоящем ежегодном заседании МПК ТРАСЕКА.

**9. Проект Протокола о внесении дополнений к Техническому Приложению по таможенным процедурам и обработке документов**

Принять за основу проект Протокола о внесении дополнений к Техническому Приложению по таможенным процедурам и обработке документов (Приложение: 3 IGC/FinDoc 13).

Рекомендовать Сторонам в кратчайшие сроки провести процедуру согласования проекта Протокола с целью его подписания на предстоящем ежегодном заседании МПК ТРАСЕКА.

**10. О полномочиях Постоянного Секретариата МПК ТРАСЕКА**

ТРАСЕКА ОЮБТП – Отчет о ходе осуществления проекта II – Приложение 13 – Заключительные резолюции третьего ежегодного заседания Межправительственной комиссии ТРАСЕКА г. Ереван, 9-10 октября 2003 г.

Предоставить Постоянному Секретариату МПК ТРАСЕКА полномочия подписания Меморандумов о взаимопонимании с международными организациями и международными финансовыми институтами, в соответствии с предложением ПС МПК ТРАСЕКА и с согласия Сторон.

**11. Генеральный секретарь ПС МПК ТРАСЕКА**

В соответствии с п. 3.3 Положения о Постоянном Секретариате МПК ТРАСЕКА члены МПК ТРАСЕКА избрали Людмилу Тренкову Генеральным секретарем ПС МПК ТРАСЕКА на период председательства Республики Армения в МПК ТРАСЕКА.

**12. Стратегия развития транспортного коридора Европа – Кавказ - Азия на период 2004- 2008 гг. и предложения по Плану Действий ТРАСЕКА на 2004-2006 гг.**

Принять проект документа о Стратегии развития транспортного коридора Европа – Кавказ - Азия на период 2004-2008 годы (*Приложение: 3 IGC/FinDoc 14*) для выработки его окончательной версии и рекомендовать Сторонам дополнить представленные предложения по Плану Действий ТРАСЕКА на 2004-2004 годы (*Приложение: 3 IGC/FinDoc 15*) до конца 2003 года новыми предложениями для его дальнейшего утверждения.

**13. Очередное ежегодное заседание МПК ТРАСЕКА**

В соответствии с Правилами Процедур МПК ТРАСЕКА, Третье ежегодное заседание МПК ТРАСЕКА рекомендует созвать очередное ежегодное заседание МПК ТРАСЕКА в г. Баку, Азербайджанская Республика, в конце 2004 г.

**14. Ереванская Декларация**

Принять Ереванскую Декларацию. (*Приложение: 3 IGC/FinDoc 16*)

Настоящие Заключительные Резолюции МПК ТРАСЕКА приняты консенсусом Сторонами Основного Соглашения на Третьем ежегодном заседании Межправительственной комиссии ТРАСЕКА, при участии всех Сторон в г. Ереван, Республика Армения 10 октября 2003 г.

# **Приложение 14**

**Краткий отчет о визите делегации Исламского  
Государства Афганистан в Азербайджанскую  
Республику, 25-29 июля, 2003 г.**

**Краткий отчет о визите делегации Исламского Государства Афганистан в Азербайджанскую Республику, 25-29 июля, 2003 г.**

**Состав делегации:**

Мохаммед Фаруг Бараки –	Заведующий отделом Регионального Сотрудничества Департамента Международных Экономических Отношений Министерства Иностранных Дел Исламского Государства Афганистан;
Гоус Мохаммед Бахиир –	Президент Департамента по Международному Транзиту Министерства Торговли Исламского Государства Афганистан;
Мохаммед Исмаил Ибрахими –	Директор Департамента Международных Отношений Министерства Транспорта Исламского Государства Афганистан.

**Участники встречи со стороны ПС МПК ТРАСЕКА и проектов ТРАСЕКА:**

А. Тагиров –	Генеральный Секретарь ПС МПК ТРАСЕКА;
З. Кватчантирадзе –	Исполнительный Секретарь ПС МПК ТРАСЕКА;
М. Грай –	Супервайзер ПС МПК ТРАСЕКА, Руководитель Координационной Группы ТРАСЕКА;
А. Мустафаев –	Национальный секретарь Азербайджанской Республики в МПК ТРАСЕКА;
В. Турдзеладзе –	Координатор Проекта ТРАСЕКА по Общей Юридической Базе для Транзитных Перевозок;
П. Рейнджер –	Руководитель проекта ТРАСЕКА Гармонизация Процедур Пересечения Границ;
В. Шпенхофф –	Руководитель Региональной Группы по Кавказу и Черноморскому Региону проекта ТРАСЕКА Гармонизация Процедур Пересечения Границ;

Встреча прошла 25-го июля 2003 г. В здании Постоянного Секретариата МПК ТРАСЕКА.

Основной целью миссии являлось детальное ознакомление Афганской Делегации с развитием программы ТРАСЕКА и рассмотрением возможности присоединения Исламского Государства Афганистан к Основному Многостороннему Соглашению (ОМС).

Во время своей вступительной речи господин Абдурашид Тагиров, Генеральный секретарь МПК ТРАСЕКА, сообщил членам делегации об этапах развития, достижениях и перспективах программы ТРАСЕКА. Он также упомянул о работе, проделанной ПС МПК ТРАСЕКА по обеспечению наиболее благоприятных условий для транспортировки гуманитарных грузов и строительных материалов в Афганистан.

Господин Гоус Мохаммед Бахир, Президент Департамента по Международному Транзиту Министерства Торговли Исламского Государства Афганистан поблагодарил представителей ПС за приглашение и отметил интерес со стороны Афганского Правительства по отношению к деятельности программы ТРАСЕКА. Он также подчеркнул важность создания благоприятных условий для транспортировки гуманитарных грузов в Афганистан через транспортный коридор ТРАСЕКА, а также восстановления связей между Европой и Азией. Господин Гоус Мохаммед Бахир отметил интерес со стороны Афганского Правительства к восстановлению Большого Шелкового Пути, а также к юридическим процедурам по присоединению к Основному Многостороннему Соглашению.

Господин Марк Грай, Супервайзер ПС МПК ТРАСЕКА, Руководитель Координационной Группы ТРАСЕКА, предоставил детальную информацию касательно программы ТРАСЕКА и подчеркнул важность присоединения к Основному Многостороннему Соглашению для Исламского Государства Афганистан в области улучшения регионального сотрудничества, связанного с развитием международных транспортировок в рамках программы ТРАСЕКА.

26-ого июля 2003 г. в Постоянном Секретариате МПК ТРАСЕКА афганской делегации были представлены презентации 3 проектов ТРАСЕКА (Гармонизации Процедур Пересечения Границ, представлена г. Питером Рейнджером и г. Вернером Шпенхоффом, Общей Юридической Базы для Транзитных Перевозок, представлена г. Вадимом Турдзеладзе и Единой Политики по Транзитным Расценкам и Тарифам, представлена г. Марком Граем). Вдобавок к этому, г. Вадимом Турдзеладзе была представлена презентация, касающаяся специальных заниженных коэффициентов, применяемых при транспортировке товаров и стройматериалов в Афганистан. Также делегации были представлены проекты, одобренные ТРАСЕКА ОЮБТП – Отчет о ходе осуществления проекта II – Приложение 14 – Краткий отчет о визите делегации Исламского Государства Афганистан в Азербайджанскую Республику, 25-29 июля, 2003 г.

в ходе Второй Конференции МПК в Ташкенте, целью которых является восстановление и развитие транспортной инфраструктуры для гуманитарной помощи и перевозки стройматериалов в Афганистан. Афганская делегация проявила интерес к проектам по восстановлению инфраструктуры, а также определила 3 дополнительных проекта по технико-экономическому обоснованию (Развитие следующих терминалов Афганистана: Тургунди, Хайратон, Акина, Шерханбандар. Строительство железной дороги связывающей Герат и Тургунди с возможным строительством железнодорожной станции в Герате. Строительство моста между Нижним Пянджем (Таджикистан) и Шерханбандаром (Афганистан), двумя пунктами, имеющими крайне важное значение для межрегионального сотрудничества.

После встречи в ПС, было проведено несколько встреч в Министерствах Транспорта и Иностраных дел Азербайджанской Республики.

28 июля 2003 г. в Постоянном Секретариате МПК ТРАСЕКА была проведена дополнительная встреча афганской делегации с представителями ПС.

Господин Марк Грай дал обширную информацию относительно структуры и деятельности МПК, рабочих группах, организованных в рамках программы ТРАСЕКА, процедурах по присоединению к ОМС, запланированным и выполняемым проектам, финансирования программы ТРАСЕКА и т.д.

Делегации были также вручены ежемесячные журналы, брошюры, карты ТРАСЕКА, а также полный комплект документов относительно решений МПК ТРАСЕКА связанных с Афганистаном.

В конце встречи всеми участниками было признано, что факт присоединения Афганистана к Основному Многостороннему Соглашению по развитию транспортного Коридора Европа - Кавказ-Азия (ОМС), положительно повлиял бы на развитие международной транспортной инфраструктуры в среднеазиатском регионе.

Представители афганской делегации уверили, что по возвращению в Афганистан ими, на встрече правительства Исламского Государства Афганистан, будет представлен положительный отчет относительно результатов встреч проведенных в Азербайджанской Республике и в Постоянном Секретариате МПК ТРАСЕКА, касательно присоединения Афганистана к ОМС.

# Приложение 15

**Общий план действий и Общий план результатов**

## ОБЩИЙ ПЛАН ДЕЙСТВИЙ (часть 1)

Название проекта: Общая юридическая база для транзитных перевозок	Номер контракта: 2002/027-526	Страны бенефициары: Армения, Азербайджан, Болгария, Грузия, Казахстан, Кыргызстан, Молдова, Румыния, Таджикистан, Турция, Туркменистан, Украина, Узбекистан.	Стр.: 1 из 2																												
Планируемый период: ноябрь 2002 – ноябрь 2004	Подготовлен: ноябрь 2003 года	Консультант ЕС: Lamnidis & Associates																													
Цели проекта: Определение правовых барьеров и их устранение посредством гармонизации национального законодательства в области транзитных перевозок, путем присоединения к предложенным приоритетным международным конвенциям, разработки закона о мультимодальных транзитных перевозках/ Протокола(ов) изменений или дополнений к ОМС.																															
ОСНОВНАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ	ПЕРИОД ВРЕМЕНИ																								РЕСУРСЫ						
	2002		2003												2004											ПЕРСОНАЛ		ОБОРУД. И МЕБЕЛЬ	ПРОЧЕЕ		
	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	Межд.	Местн.				
Первое совещание Проекта (в Брюсселе)																										2		Перечень оборудования для офисов и был одобрен ЕК ранее.  Мебель и оборудование для офисов, используемые проектом, были предоставл. ПС или поставлены Подрядчиком  Используются оборудование и мебель либо предоставл. ПС ТРАСЕКА либо Проектом	Расходы на секретариат, поездки и т.д.  Европа-Баку 15 перелетов  Баку-Тбилиси-Баку 3 поездки поездом		
Первое совещание Проекта в ПС МПК ТРАСЕКА (Баку)																										14	10				
Первое совещание Проекта с бенефициарами (Баку)																											10			10	
Создание рег. офисов в Бухаресте, Баку и Ташкенте																											15			35	
Е Создание вспомогательного офиса в Тбилиси																											10			10	
Создание Национальных Юридических Рабочих Групп (НЮРГ)																											45			35	
Рабочие заседания НЮРГ																											70			80	
Составление каталога двусторонних и многосторонних транспортных транзитных соглашений и договоров																											25			15	
Содействие ратификации международных конвенций и других соглашений																															
а. ознакомление с операционными условиями в каждой из стран;																															
б. изучение и отчет о проблема связанных с реализацией положений межд. конвенций																															
в. содействие партнерам в устранении препятствий посредством технического содействия;																															
г. исследование наиболее широкого распространения страхования ком. рисков в отношении грузов и ответственности перевозчиков;																															
д. подготовка перечня рекомендации для последующих мер																															
Развитие управления и семинары																															
а. Составление Юридического справочника																															
б. Разработка и проведение семинаров																															
<b>ИТОГО</b>																											606	710			



## ОБЩИЙ ПЛАН РЕЗУЛЬТАТОВ

<b>Название проекта:</b> Общая юридическая база для транзитных перевозок		<b>Номер контракта:</b> 2002/027-526	<b>Страны бенефициары:</b> Армения, Азербайджан, Болгария, Грузия, Казахстан, Кыргызстан, Молдова, Румыния, Таджикистан, Турция, Туркменистан, Украина, Узбекистан.	<b>Стр.:</b> 1 из 1
<b>Подготовлен:</b> ноябрь 2003 года		<b>Консультант ЕС:</b> Lamnidis & Associates		
Результаты	Согласованные проверяемые показатели	Ограничения и предположения		
Национальные Рабочие Группы (НЮРГ) созданы	Эффективность деятельности обеспечена посредством ТЗ, согласованного с Таск Менеджером	Выполнение НЮРГ принятых на себя обязательств		
Составлен каталог двусторонних и многосторонних соглашений по транзитным перевозкам	Каталог составлен и рекомендации разработаны	Адекватность полученной информации от НЮРГ		
Оказано содействие ратификации конвенций и других международных соглашений в области транспорта	Семинары для НЮРГ проведены Страны согласились ратифицировать реком. межд. соглашения путем подписания Протокола к ОМС	Выполнение Сторон ОМС принятых на себя обязательств		
Юридический справочник составлен	Юридический справочник опубликован	Не предусмотрены		
Составлены проекты новых Технических приложений к ОМС:	Проекты протоколов об изменении ОМС получили одобрение Сторон МПК ТРАСЕКА	Не предусмотрены		
<b>a.</b> о смешанных транзитных перевозках				
<b>b.</b> об инвестициях ТРАСЕКА				
<b>c.</b> об экспедиторской деятельности				
Система разрешений и квот на автомобильные грузовые перевозки ТРАСЕКА разработана	Проекты протоколов об изменении ОМС получили одобрение Сторон МПК ТРАСЕКА	Не предусмотрены		
Сделаны рекомендации по современным техническим стандартам для автотранспортных средств	Инновационные рекомендации предоставлены	Адекватность полученной информации от НЮРГ		
Предоставлено правовое обеспечение деятельности ПС МПК ТРАСЕКА на протяжении всего проекта	Проекты Положения о ПС и Правила процедуры МПК ТРАСЕКА получили одобрение МПК ТРАСЕКА	Не предусмотрены		
Финансирование на период с 1 октября 2002 по июль 2003 ПС МПК ТРАСЕКА предоставлено	ПС и Национальные секретари получили выплаты Расходы двух рабочих групп оплачены	Не предусмотрены		
Введена система ТРАСЕКА Виза	Проекты протоколов об изменении ОМС получили одобрение Сторон МПК ТРАСЕКА	Не предусмотрены		
Разработан и предложен проект Стратегии развития ТРАСЕКА на период 2004-2008 гг.	Проект Стратегии разработан и прошел обсуждение в Сторонах	Не предусмотрены		
<b>Основные цели:</b> Определение правовых барьеров в области транзит. перевозок, их устранение посредством гармонизации нац. законодательства и учитывая практику рыночных отношений путем повышения прозрачности, эффек. и конкурентоспособности, позволит странам-участницам программы ТРАСЕКА приблизиться к трансп. политике проводимой ЕС.	Гармонизация достигнута путем принятия в рамках ОМС правительствами стран обязательств ратифицировать международные конвенции	Выполнение Сторон ОМС принятых на себя обязательств of the MLA		

# Приложение 16

**Протокол: Система Пропусков ТРАСЕКА**



THIRD ANNUAL MEETING  
OF THE INTERGOVERNMENTAL COMMISSION TRASECA  
Yerevan / Republic of Armenia, October 9-10, 2003

ТРЕТЬЕ ЕЖЕГОДНОЕ ЗАСЕДАНИЕ  
МЕЖПРАВИТЕЛЬСТВЕННОЙ КОМИССИИ ТРАСЕКА  
г. Ереван / Республика Армения, 9-10 октября 2003 г.

**ПРОТОКОЛ  
О ВНЕСЕНИИ ДОПОЛНЕНИЙ К ТЕХНИЧЕСКОМУ ПРИЛОЖЕНИЮ  
ПО МЕЖДУНАРОДНОМУ АВТОМОБИЛЬНОМУ ТРАНСПОРТУ  
К «ОСНОВНОМУ МНОГОСТОРОННЕМУ СОГЛАШЕНИЮ О МЕЖДУНАРОДНОМ  
ТРАНСПОРТЕ ПО РАЗВИТИЮ КОРИДОРА ЕВРОПА-КАВКАЗ-АЗИЯ»**

В соответствии со статьей 11 («Внесение изменений и дополнений») «Основного многостороннего соглашения о международном транспорте по развитию коридора Европа-Кавказ-Азия» и Заключительными резолюциями Третьего ежегодного заседания Межправительственной Комиссии ТРАСЕКА по транспортному коридору Европа – Кавказ - Азия принято решение внести в Техническое приложение по международному автомобильному транспорту к «Основному многостороннему соглашению о международном транспорте по развитию коридора Европа-Кавказ-Азия» следующие дополнения:

1. Дополнить Статью 3 «Доступ к рынку» новыми пунктами следующего содержания:

«3. Стороны способствуют постепенному обеспечению международных автомобильных перевозок выходом на свободный рынок в соответствии с основными принципами, преобладающими в странах Европейского Сообщества.

4. Осознавая, что выход на свободный рынок, как это предусматривается в пункте 3, представляет собой долгосрочную цель в некоторых из Сторон, на первом этапе Стороны создают режим, свободный от квоты для двусторонних и транзитных грузовых автомобильных перевозок. Для административных и статистических целей пока еще требуются разрешения. Третья страна (треугольник) и каботажная торговля исключены из режима, свободного от квоты.

5. Данный режим, свободный от квоты, будет применяться в качестве краткосрочной меры в конце 2002г. относительно экологически безопасных автомобильных средств в соответствии с определением Европейской Комиссии Министров Транспорта (ЕКМТ).

6. Режим, свободный от квоты, не ставит под сомнение преимущества двусторонних действующих соглашений между Сторонами относительно бесплатных разрешений. Этот режим также не ставит под сомнение суверенные права Сторон на требование выплаты пошлин и других сборов с дорожных пользователей.

7. Стороны внедряют и содействуют эффективности и адекватности комбинированных транспортных услуг для обеспечения дополнительных мощностей в международных автомобильных перевозках на определенных участках основных международных транспортных коридоров в регионе ТРАСЕКА.»

2. Дополнить Техническое приложение новой Статьей следующего содержания:

**«Статья 6**

**Политика взимания сборов**

1. Стороны согласны принять все надлежащие меры по рационализации и постепенному сближению политики международных автомобильных грузовых перевозок с учетом принципов связанности цен, не дискриминации и прозрачности.
2. Стороны обеспечивают такие условия, при которых пошлины и другие формы сборов с пользователей не взимаются в одно и то же время за пользование одного и того же участка автомобильной дороги. Подобные сборы, взимаемые с перевозчиков, строятся на признанных в международном масштабе стандартных элементах для расчета затрат на автомобильные перевозки, а также на единице перевозок (тонна-километр). Соответствующие сборы выплачиваются в местной валюте или в иностранной валюте.

продлевается каждый раз на последующий пятилетний период, если Стороны не примут иного решения.

#### Статья 20

Каждая из Сторон может выйти из настоящего Соглашения, направив письменное уведомление об этом депозитарию не позднее чем за 6 месяцев до выхода.

#### Статья 21

Настоящее Соглашение открыто для присоединения к нему государств, разделяющих его цели и принципы, с согласия всех Сторон путем передачи депозитарию документов о таком присоединении. Присоединение считается вступившим в силу со дня получения депозитарием последнего сообщения о согласии на такое присоединение.

Совершено в городе Минске 4 июня 1999 года в одном подлинном экземпляре на русском языке. Подлинный экземпляр хранится в Исполнительном комитете Содружества Независимых Государств, который направит каждому государству, подписавшему настоящее Соглашение, его заверенную копию.

За Правительство  
Азербайджанской Республики

*С. Сиварская*

За Правительство  
Республики Армения

*утеташ зачеташ*

За Правительство  
Республики Беларусь

За Правительство  
Грузии

За Правительство  
Республики Казахстан

*С. Заманшиев*

За Правительство  
Кыргызской Республики

Минск - 04.06.99

За Правительство  
Республики Молдова

За Правительство  
Российской Федерации

За Правительство  
Республики Таджикистан

За Правительство  
Туркменистана

За Правительство  
Республики Узбекистан

За Правительство  
Украины

1.5.99 SGP-3004 DOC

### Максимальные размеры и другие линейные параметры транспортных средств

1. Максимальные размеры транспортных средств с учетом положений статьи 4 Соглашения не должны превышать приведенные ниже значения:

1.1. Максимальная длина:

грузового автомобиля	- 12,00 м;
автобуса	- 12,0 м;
прицепа	- 12,00 м;
сочлененного транспортного средства	- 20,0 м;
сочлененного автобуса	- 18,00 м;
автопоезда	- 20,00 м.

1.2. Максимальная ширина:

всех транспортных средств	- 2,55 м;
изотермических кузовов транспортных средств	- 2,60 м;

1.3. Максимальная высота - 4,00 м.

2. Максимальные размеры транспортных средств, указанные в п.1 настоящего Приложения, включают в себя размеры съемных кузовов и тары для грузов, включая контейнеры.

3. Любое транспортное средство при движении должно обеспечивать возможность поворота в пределах пространства, ограниченного внешним радиусом 12,50 м и внутренним радиусом - 5,30 м.

4. Максимальное расстояние между осью запора сцепного устройства и задней частью комбинированного транспортного средства не должно превышать 12,00 м.

5. Максимальное расстояние, измеренное параллельно продольной оси автопоезда, от внешней передней точки кузова или платформы для установки груза за кабиной до задней внешней точки прицепа, за вычетом расстояния между задней частью тягача и передней частью прицепа, не должно превышать 17,0 м.

6. Максимальное расстояние, измеренное параллельно продольной оси автопоезда, от внешней передней точки кузова или платформы для установки груза за кабиной до задней внешней точки полуприцепа не должно превышать 16,40 м.

Минск - 04.06.99

1.6.99 SCP-3004.DOC

7. Установленный в кузове транспортного средства груз не должен выступать за заднюю внешнюю точку автомобиля или прицепа более чем на 2,00 м.

8. Расстояние между задней осью грузового автомобиля и передней осью прицепа должно быть не менее 3,00 м.

9. Горизонтально измеренное расстояние между осью шарнирного крепления полуприцепа и любой точкой передней части полуприцепа не должно превышать 2,04 м.

10. Длина транспортного средства должна измеряться в соответствии с пунктом 6.1. стандарта ISO 612-1978. При этом при измерении длины не учитываются следующие устройства, смонтированные на транспортном средстве:

- устройства для очистки стекол и брызговики;
- фронтальные и боковые маркировочные пластины;
- устройства для пломбирования и защитные приспособления для них;
- устройства для закрепления брезента и защитные приспособления для них;
- оборудование для электроосвещения;
- зеркала задней обзорности и приспособления для обзора пространства за автомобилем;
- воздуховодные трубки;
- длины клапанов и разъемов для соединения с прицепами или съемными кузовами;
- ступени для доступа в кузов, подъемник для запасной автопокрышки;
- подъемные платформы, ступени для доступа и иное аналогичное оборудование, не превышающее в рабочем положении 200 мм и выполненное таким образом, чтобы оно не могло увеличивать предельную массу загрузки автомобиля, установленную изготовителем.

11. Высота транспортного средства должна измеряться в соответствии с пунктом 6.3. стандарта ISO 612-1978. Причем при измерении высоты не должны учитываться смонтированные на транспортном средстве: антенны; пантограф в поднятом положении.

Для транспортных средств, имеющих устройство для подъема оси, должен учитываться эффект от воздействия этого устройства.

12. Ширина транспортного средства должна измеряться в соответствии с пунктом 6.2. стандарта ISO 612-1978. При этом при измерении ширины не учитываются следующие устройства, смонтированные на транспортном средстве:

Минск - 04.06.99

1.6.99 SGP-3004.DOC

устройства для пломб. печатей и защитные приспособления к ним;  
устройства для закрепления брезента и защитные приспособления к ним;

устройства для опознавания повреждения автопокрышек;

выступающие части брызговиков;

осветительное оборудование;

ступени подвесные платформы и иное аналогичное оборудование, которое в рабочем положении выступает не более чем на 10 мм с каждой стороны транспортного средства, у которых обращенные вперед или назад углы ступеней имеют радиус закругления не менее 5 мм, а их кромки - радиус закругления не менее 2,5 мм;

зеркала заднего обзора;

индикаторы давления в шинах;

втягивающиеся или убирающиеся в транспортном положении ступени или лестницы;

искривленная часть поверхности автопокрышки, выступающая за точку ее контакта с поверхностью дороги.

## Максимальные массы транспортных средств

1. Максимальная масса транспортных средств не должна превышать приведенные ниже значения:

## 1.1. Грузовые автомобили:

двухосный автомобиль	- 18 т;
трехосный автомобиль	- 24 т;
трехосный автомобиль, имеющий ведущую ось, состоящую из двух пар колес, оборудованных воздушной или эквивалентной ей подвеской	- 25 т;
четырёхосный автомобиль с двумя ведущими осями, каждая из которых состоит из двух пар колес и имеет воздушную или эквивалентную ей подвеску	- 32 т.

1.2. Транспортные средства, образующие часть комбинированного транспортного средства:

двухосный прицеп	- 18 т;
трехосный прицеп	- 24 т.

## 1.3. Комбинированные транспортные средства.

## \* 1.3.1. Седельные автопоезда:

двухосный тягач с двухосным полуприцепом при расстоянии между осями полуприцепа 1,3 и более метра, но не более 1,8 метра	- 36 т;
двухосный тягач с двухосным полуприцепом, при расстоянии между осями полуприцепа, превышающем 1,8 метра	- 38 т;
двухосный тягач с трехосным полуприцепом	- 38 т;
трехосный тягач с двухосным полуприцепом	- 38 т;

\* 1.3.1.1. Для автотранспортных средств, осуществляющих межгосударственные перевозки по территории Республики Узбекистан.

## Седельные автопоезда:

двухосный тягач с одноосным прицепом	- 28 т;
двухосный тягач с двухосным полуприцепом при расстоянии между осями полуприцепа 1,3 и более метра, но не более 1,8 метра	- 36 т;
двухосный тягач с двухосным полуприцепом при расстоянии между осями полуприцепа, превышающем 1,8 метра	- 40 т;
двухосный тягач с трехосным полуприцепом	- 40 т;
трехосный тягач с двухосным полуприцепом	- 40 т;
трехосный тягач с трехосным полуприцепом	- 40 т.

1.3.1.2. Для автотранспортных средств, осуществляющих межгосударственные перевозки по территории Республики Казахстан, и автотранспортных средств Республики Казахстан, осуществляющих межгосударственные перевозки по территориям других государств-участников настоящего Соглашения:

максимальный общий вес транспортного средства	- 36 т.
---	---------

трехосный тягач с трехосным полуприцепом - 38 т.

Для транспортного средства, состоящего из 18-тонного грузовика и 20-тонного полуприцепа по пункту 1.3.1.(б) настоящего приложения максимальная масса может быть увеличена на 2 т в случае, если транспортное средство имеет ведущую ось, состоящую из спаренных колес и оборудованную воздушной или эквивалентной ей подвеской.

\*\* 1.3.2. Прицепные автопоезда:

двухосный грузовой автомобиль с двухосным прицепом	- 36 т;
двухосный грузовой автомобиль с трехосным прицепом	- 42 т;
трехосный грузовой автомобиль с двухосным прицепом	- 42 т;
трехосный грузовой автомобиль с трехосным прицепом	- 44 т;
трехосный грузовой автомобиль с четырехосным прицепом	- 44 т.

1.4. Автобусы:

двухосный	- 18 т;
трехосный	- 24 т;
трехосный шарнирно сочлененный	- 28 т;
четырёхосный шарнирно сочлененный	- 28 т.

---

\*\* 1.3.2.1. Для автотранспортных средств, осуществляющих межгосударственные перевозки по территории Республики Беларусь, и автотранспортных средств Республики Беларусь, осуществляющих межгосударственные перевозки по территориям других государств-участников настоящего Соглашения.

Прицепные автопоезда:

двухосный грузовой автомобиль с двухосным прицепом	- 36 т;
другие автопоезда	- 38 т.

Минск - 04.06.99

4.6.99 DR-30047.DOC

## Максимальные осевые массы транспортных средств\*\*\*

1. Максимальная осевая масса транспортных средств не должна превышать приведенные ниже значения:

1.1. Для одиночной оси:

ведомой	- 10,0 т;
ведущей с двухскатными колесами	- 10,0 т.

1.2. Для двояенных осей, прицепов или полуприцепов с двухскатными колесами сумма осевых масс не должна превышать при расстоянии между осями:

от 0,5 м, до 1 м	- 12,0 т;
от 1 м до 1,3 м	- 14,0 т;
от 1,3 м до 1,8 м	- 16,0 т;
равном или более 1,8 м	- 18,0 т.

1.3. Для двояенных осей прицепов или полуприцепов с односкатными колесами сумма осевых масс не должна превышать при расстоянии между осями:

от 0,5 до 1 м	- 11,0 т;
от 1 м до 1,3 м	- 13,0 т;
от 1,3 м до 1,8 м	- 15,0 т;
равном или более 1,8 м	- 17,0 т.

1.4. Для трехосных осей прицепов или полуприцепов с двухскатными колесами сумма осевых масс не должна превышать при расстояниях между осями:

от 0,5, до 1 м	- 16,5 т;
от 1,0 м, но не более 1,3 м	- 19,5 т;
от 1,3 м до 1,8 м	- 22,5 т;
равном или более 1,8 м	- 25,5 т.

1.5. Для трехосных осей прицепов или полуприцепов с односкатными колесами при расстояниях между осями:

от 0,5 м до 1 м	- 15,0 т;
от 1,0 м до 1,3 м	- 18,3 т;
от 1,3 м до 1,8 м	- 21,0 т;
равным или более 1,8 м	- 24,0 т.

1.6. Для ствоенных ведущих осей грузового автомобиля или автобуса с двухскатными колесами сумма осевых масс не должна превышать при расстоянии между осями:

от 0,5 м до 1 м	- 12,0 т;
от 1 м до 1,3 м	- 14,0 т;
от 1,3 м до 1,8 м	- 16,0 т;
равном или более 1,8 м	- 18,0 т;
- то же при креплении на воздушной или эквивалентной ей подвеске	- 19,0 т.

1.7. Для ствоенных ведущих осей грузового автомобиля или автобуса с односкатными колесами сумма осевых масс не должна превышать при расстоянии между осями:

до 1 м	- 11,0 т;
от 1 м до 1,3 м	- 13,0 т;
от 1,3 м до 1,8 м	- 15,0 т.

2. Вес, передающийся на ведущую или ведущие оси автомобиля или комбинированного транспортного средства, не должен быть менее 25 % суммарного веса автомобиля или комбинированного транспортного средства.

\*\*\* Для автотранспортных средств, осуществляющих межгосударственные перевозки по территории Республики Казахстан, и автотранспортных средств Республики Казахстан, осуществляющих межгосударственные перевозки по территориям других государств-участников настоящего Соглашения:

1. Максимальная осевая масса транспортных средств не должна превышать приведенные ниже значения:

1.1. Для одиночной оси: ведомовой	- 8,0 т
ведущей с двухскатными колесами	- 8,0 т

1.2. Для ствоенных осей, прицепов или полуприцепов с двухскатными колесами сумма осевых масс не должна превышать при расстоянии между осями:

более 0,5 м, но менее 1 м	- 12,0 т;
равном или более 1 м, но менее 1,3 м	- 13,0 т;
равном или более 1,3 м, но менее 1,8 м	- 14,2 т;
равном или более 1,8 м	- 14,6 т.

1.3. Для ствоенных осей прицепов или полуприцепов с односкатными колесами сумма осевых масс не должна превышать при расстоянии между осями:

более 0,5, но менее 1 м	- 11,0 т;
равном или более 1 м, но менее 1,3 м	- 12,0 т;
равном или более 1,3 м, но менее 1,8 м	- 13,2 т;
равном или более 1,8 м	- 13,6 т.

1.4. Для трехосных осей прицепов или полуприцепов с двухскатными колесами сумма осевых масс не должна превышать при расстояниях между осями:

более 0,5, но менее 1 м	- 17,4 т;
равном или более 1,0 м, но не более 1,3 м	- 18,4 т;
равном или более 1,3 м, но менее 1,8 м	- 21,2 т;
равном или более 1,8 м	- 21,9 т.

1.5. Для трехосных осей прицепов или полуприцепов с односкатными колесами при расстояниях между осями:

более 0,5 м, но менее 1 м	- 15,9 т;
равном или более 1,0 м, но не более 1,3 м	- 17,2 т;
равном или более 1,3 м, но менее 1,8 м	- 19,7 т;
равном или более 1,8 м	- 20,4 т.

1.6. Для ствоенных ведущих осей грузового автомобиля или автобуса с двухскатными колесами сумма осевых масс не должна превышать при расстоянии между осями:

более 0,5 м, но менее 1 м	- 12,0 т.
равном или более 1 м, но менее 1,3 м	- 14,0 т.
равном или более 1,3 м, но менее 1,8 м	- 16,0 т.
равном или более 1,8 м	- 18,0 т.
то же при прикреплении на воздушной или эквивалентной ей подвеске	- 19,0 т.
1.7. Для двойных ведущих осей грузового автомобиля или автобуса с односкатными колесами сумма осевых масс не должна превышать при расстоянии между осями:	
менее 1 м	- 11,0 т.
равном или более 1 м, но менее 1,3 м	- 13,0 т.
равном или более 1,3 м, но менее 1,8 м	- 15,0 т.
2. Вес, передающийся на ведущую или ведущие оси автомобиля или комбинированного транспортного средства, не должен быть менее 25 % суммарного веса автомобиля или комбинированного транспортного средства.	

#### ОГОВОРКА

#### Азербайджанской Республики к Соглашению о массах и габаритах транспортных средств, осуществляющих межгосударственные перевозки по автомобильным дорогам государств-участников Содружества Независимых Государств

1. Азербайджанская Республика заявляет, что никакие из прав, обязанностей и положений, изложенных в Соглашении о массах и габаритах транспортных средств, осуществляющих межгосударственные перевозки по автомобильным дорогам государств-участников Содружества Независимых Государств не будут применяться Азербайджанской Республикой в отношении Республики Армения.

2. Азербайджанская Республика оставляет за собой право в любое время изменить или исключить положения пункта 1 настоящей оговорки и другие Стороны будут уведомлены в письменном виде о любых таких изменениях или исключениях.

Первый заместитель Премьер-министра  
Азербайджанской Республики

  
А.Аббасов  
04.06.99

# **Приложение 19**

**Протокол: ТРАСЕКА политика взимания сборов**



THIRD ANNUAL MEETING  
OF THE INTERGOVERNMENTAL COMMISSION TRASECA  
Yerevan / Republic of Armenia, October 9-10, 2003

ТРЕТЬЕ ЕЖЕГОДНОЕ ЗАСЕДАНИЕ  
МЕЖПРАВИТЕЛЬСТВЕННОЙ КОМИССИИ ТРАСЕКА  
г. Ереван / Республика Армения, 9-10 октября 2003 г.

**ПРОТОКОЛ  
О ВНЕСЕНИИ ДОПОЛНЕНИЙ К ТЕХНИЧЕСКОМУ ПРИЛОЖЕНИЮ  
ПО МЕЖДУНАРОДНОМУ АВТОМОБИЛЬНОМУ ТРАНСПОРТУ  
К «ОСНОВНОМУ МНОГОСТОРОННЕМУ СОГЛАШЕНИЮ О МЕЖДУНАРОДНОМ  
ТРАНСПОРТЕ ПО РАЗВИТИЮ КОРИДОРА ЕВРОПА-КАВКАЗ-АЗИЯ»**

В соответствии со статьей 11 («Внесение изменений и дополнений») «Основного многостороннего соглашения о международном транспорте по развитию коридора Европа-Кавказ-Азия» и Заключительными резолюциями Третьего ежегодного заседания Межправительственной Комиссии ТРАСЕКА по транспортному коридору Европа – Кавказ – Азия принято решение внести в Техническое приложение по международному автомобильному транспорту к «Основному многостороннему соглашению о международном транспорте по развитию коридора Европа–Кавказ-Азия» следующие дополнения:

1. Дополнить Статью 3 «Доступ к рынку» новыми пунктами следующего содержания:

«3. Стороны способствуют постепенному обеспечению международных автомобильных перевозок выходом на свободный рынок в соответствии с основными принципами, преобладающими в странах Европейского Сообщества.

4. Осознавая, что выход на свободный рынок, как это предусматривается в пункте 3, представляет собой долгосрочную цель в некоторых из Сторон, на первом этапе Стороны создают режим, свободный от квоты для двусторонних и транзитных грузовых автомобильных перевозок. Для административных и статистических целей пока еще требуются разрешения. Третья страна (треугольник) и каботажная торговля исключены из режима, свободного от квоты.

5. Данный режим, свободный от квоты, будет применяться в качестве краткосрочной меры в конце 2002г. относительно экологически безопасных автомобильных средств в соответствии с определением Европейской Комиссии Министров Транспорта (ЕКМТ).

6. Режим, свободный от квоты, не ставит под сомнение преимущества двусторонних действующих соглашений между Сторонами относительно бесплатных разрешений. Этот режим также не ставит под сомнение суверенные права Сторон на требование выплаты пошлин и других сборов с дорожных пользователей.

7. Стороны внедряют и содействуют эффективности и адекватности комбинированных транспортных услуг для обеспечения дополнительных мощностей в международных автомобильных перевозках на определенных участках основных международных транспортных коридоров в регионе ТРАСЕКА.»

2. Дополнить Техническое приложение новой Статьей следующего содержания:

«Статья 6

Политика взимания сборов

1. Стороны согласны принять все надлежащие меры по рационализации и постепенному сближению политики международных автомобильных грузовых перевозок с учетом принципов связанности цен, не дискриминации и прозрачности.
2. Стороны обеспечивают такие условия, при которых пошлины и другие формы сборов с пользователей не взимаются в одно и то же время за пользование одного и того же участка автомобильной дороги. Подобные сборы, взимаемые с перевозчиков, строятся на признанных в международном масштабе стандартных элементах для расчета затрат на автомобильные перевозки, а также на единице перевозок (тонна-километр). Соответствующие сборы выплачиваются в местной валюте или в иностранной валюте.

3. За избыточную массу и/или избыточные габариты грузов, перевозимых автомобильным транспортом, пошлины не взимаются в соответствии с правилами Европейского Сообщества (ЕС) в отношении максимально допустимых показателей массы и габаритов при международных автомобильных перевозках до тех пор, пока они используют те участки международных автомобильных дорог, которые позволяют использовать грузовой автотранспорт для международных перевозок грузов максимальных габаритов и максимальной массы, описание которых должно прилагаться в виде Протокола.»

*(NB ПС: Пункт противоречит п. 1 ст. 4 Технического приложения по международному автомобильному транспорту к Основному Соглашению)*

Настоящий Протокол вступает в силу в порядке, определенном в статьях 11 («Внесение изменений и дополнений») и 13 («Вступление в силу») «Основного многостороннего соглашения о международном транспорте по развитию коридора Европа-Кавказ-Азия».

Совершено на Четвертом ежегодном заседании Межправительственной Комиссии ТРАСЕКА по транспортному коридору Европа – Кавказ - Азия в городе ..... .. года в одном подлинном экземпляре на английском и русском языках, причем оба текста являются равно аутентичными.

В удостоверение чего нижеподписавшиеся, надлежащим образом на то уполномоченные Главы делегаций, подписывают настоящий Протокол.

За Азербайджанскую Республику

За Республику Молдова

За Республику Армения

За Румынию

За Республику Болгария

За Республику Таджикистан

За Грузию

За Турецкую Республику

За Республику Казахстан

За Республику Узбекистан

За Кыргызскую Республику

За Украину

# **Приложение 20**

**Протокол: Международные конвенции  
рекомендованные ОБЮТП**



THIRD ANNUAL MEETING  
OF THE INTERGOVERNMENTAL COMMISSION TRACESA  
Yerevan / Republic of Armenia, October 9-10, 2003

ТРЕТЬЕ ЕЖЕГОДНОЕ ЗАСЕДАНИЕ  
МЕЖПРАВИТЕЛЬСТВЕННОЙ КОМИССИИ ТРАСЕКА  
г. Ереван / Республика Армения, 9-10 октября 2003 г.

**ПРОТОКОЛ  
О ВНЕСЕНИИ ДОПОЛНЕНИЙ К ТЕХНИЧЕСКОМУ ПРИЛОЖЕНИЮ  
ПО ТАМОЖЕННЫМ ПРОЦЕДУРАМ И ОБРАБОТКЕ ДОКУМЕНТОВ  
К «ОСНОВНОМУ МНОГОСТОРОННЕМУ СОГЛАШЕНИЮ О МЕЖДУНАРОДНОМ  
ТРАНСПОРТЕ ПО РАЗВИТИЮ КОРИДОРА ЕВРОПА-КАВКАЗ-АЗИЯ»**

В соответствии со статьей 11 («Внесение изменений и дополнений») «Основного многостороннего соглашения о международном транспорте по развитию коридора Европа-Кавказ-Азия» и Заключительными резолюциями Третьего ежегодного заседания Межправительственной Комиссии ТРАСЕКА по транспортному коридору Европа – Кавказ - Азия принято решение внести в Техническое приложение по таможенным процедурам и обработке документов к «Основному многостороннему соглашению о международном транспорте по развитию коридора Европа–Кавказ-Азия» следующие дополнения:

Дополнить пункт 1 Статьи 2 «Международные Конвенции» новыми подпунктами:

г. Международная Конвенция об упрощении и гармонизации таможенных процедур (1974) с изменениями и дополнениями;

д. Конвенция о таможенном режиме, применяемом к контейнерам, переданным в пул и используемым для международных транзитных перевозок (1994);

е. Соглашение о введении технических правил для колесных транспортных средств (1998);

ж. Конвенция ООН об ответственности операторов транспортных терминалов в международной торговле (1991)»

Настоящий Протокол вступает в силу в порядке, определенном в статьях 11 («Внесение изменений и дополнений») и 13 («Вступление в силу») «Основного многостороннего соглашения о международном транспорте по развитию коридора Европа-Кавказ-Азия».

Совершено на Четвертом ежегодном заседании Межправительственной Комиссии ТРАСЕКА по транспортному коридору Европа – Кавказ - Азия в городе ..... .. года в одном подлинном экземпляре на английском и русском языках, причем оба текста являются равно аутентичными.

В удостоверение чего нижеподписавшиеся, надлежащим образом на то уполномоченные Главы делегаций, подписывают настоящий Протокол.

За Азербайджанскую Республику

За Республику Молдова

За Республику Армения

За Румынию

За Республику Болгария

За Республику Таджикистан

За Грузию

За Турецкую Республику

За Республику Казахстан

За Республику Узбекистан

За Кыргызскую Республику

За Украину

3. За избыточную массу и/или избыточные габариты грузов, перевозимых автомобильным транспортом, пошлины не взимаются в соответствии с правилами Европейского Сообщества (ЕС) в отношении максимально допустимых показателей массы и габаритов при международных автомобильных грузовых перевозках до тех пор, пока они используют те участки международных автомобильных дорог, которые позволяют использовать грузовой автотранспорт для международных перевозок грузов максимальных габаритов и максимальной массы, описание которых должно прилагаться в виде Протокола.»  
(NB ПС: Пункт противоречит п. 1 ст. 4 Технического приложения по международному автомобильному транспорту к Основному Соглашению)

Настоящий Протокол вступает в силу в порядке, определенном в статьях 11 («Внесение изменений и дополнений») и 13 («Вступление в силу») «Основного многостороннего соглашения о международном транспорте по развитию коридора Европа-Кавказ-Азия».

Совершено на Четвертом ежегодном заседании Межправительственной Комиссии ТРАСЕКА по транспортному коридору Европа – Кавказ - Азия в городе ..... .. года в одном подлинном экземпляре на английском и русском языках, причем оба текста являются равно аутентичными.

В удостоверение чего нижеподписавшиеся, надлежащим образом на то уполномоченные Главы делегаций, подписывают настоящий Протокол.

За Азербайджанскую Республику

За Республику Молдова

За Республику Армения

За Румынию

За Республику Болгария

За Республику Таджикистан

За Грузию

За Турецкую Республику

За Республику Казахстан

За Республику Узбекистан

За Кыргызскую Республику

За Украину

# Приложение 17

Протокол: Виза ТРАСЕКА



THIRD ANNUAL MEETING  
OF THE TRASECA INTERGOVERNMENTAL COMMISSION  
Yerevan / Republic of Armenia, October 9-10, 2003

ТРЕТЬЕ ЕЖЕГОДНОЕ ЗАСЕДАНИЕ  
МЕЖПРАВИТЕЛЬСТВЕННОЙ КОМИССИИ ТРАСЕКА  
г. Ереван / Республика Армения, 9-10 октября 2003 г.

**ПРОТОКОЛ  
О ВНЕСЕНИИ ДОПОЛНЕНИЙ  
К «ОСНОВНОМУ МНОГОСТОРОННЕМУ СОГЛАШЕНИЮ О МЕЖДУНАРОДНОМ  
ТРАНСПОРТЕ ПО РАЗВИТИЮ КОРИДОРА ЕВРОПА-КАВКАЗ-АЗИЯ»**

В соответствии со статьей 11 («Внесение изменений и дополнений») «Основного многостороннего соглашения о международном транспорте по развитию коридора Европа-Кавказ-Азия» и Заключительными резолюциями Второго ежегодного заседания Межправительственной Комиссии ТРАСЕКА по транспортному коридору Европа-Кавказ-Азия принято решение внести в «Основное многостороннее соглашение о международном транспорте по развитию коридора Европа – Кавказ – Азия» следующие дополнения:

1. В статью 4 «Основного многостороннего соглашения о международном транспорте по развитию коридора Европа-Кавказ-Азия» "Содействие международным перевозкам" добавить пункт 4 в следующей редакции:

« 4. В течение трех лет, с даты вступления данного дополнения в силу, Стороны обеспечивают бесплатную выдачу одно/двухразовых визовых разрешении на въезд лицам, осуществляющим перевозки и/или сопровождение гуманитарных грузов и строительных материалов, следующих в Афганистан по транспортному коридору Европа-Кавказ-Азия «ТРАСЕКА»»;

2. В соответствии со статьей 3 п. в) и статьей 8 п.6 пп. ж) «Основного многостороннего соглашения о международном транспорте по развитию коридора Европа-Кавказ-Азия», внести дополнительный пункт 5 в статью 4 "Обработка Документов" «Технического Приложения к Основному Соглашению по таможенным процедурам и обработке документов» в следующей редакции:

«5. Стороны не будут применять практику залоговых таможенных депозитов, банковских гарантий, страховых полисов финансового риска, гарантийного поручительства железнодорожных ведомств на грузы, следующие в железнодорожном транзитном сообщении».

3. Внести дополнение в) к Примечанию 2 «Технического Приложения к Основному Соглашению по международному железнодорожному транспорту» в следующей редакции:

«в) применять нулевую ставку налога на добавленную стоимость (НДС), за услуги на железнодорожном транспорте по обслуживанию перевозок в международных и транзитных железнодорожных сообщениях, включая услуги по транспортировке, экспедированию, погрузке, разгрузке и хранению»;

4. В соответствии со статьей 10 («Технические приложения») и статьей 11 («Внесение изменений и дополнений») «Основного многостороннего соглашения о международном транспорте по развитию коридора Европа-Кавказ-Азия», принять новое Техническое Приложение к «Основному многостороннему соглашению о международном транспорте по развитию коридора Европа-Кавказ-Азия "О процедурах при осуществлении международного таможенного транзита по транспортному коридору Европа – Кавказ - Азия "ТРАСЕКА" при перевозке грузов железнодорожным транспортом с применением накладной СМГС". (Приложение: Техническое Приложение к Основному Соглашению о процедурах при осуществлении международного таможенного транзита по коридору Европа – Кавказ - ТРАСЕКА ОЮБТП – Отчет о ходе осуществления проекта II – Приложение 17 – Протокол: Виза ТРАСЕКА

Азия при перевозке грузов железнодорожным транспортом с применением накладной СМГС").

Настоящий Протокол вступает в силу в порядке, определенном в статьях 11 («Внесение изменений и дополнений») и 13 («Вступление в силу») «Основного многостороннего соглашения о международном транспорте по развитию коридора Европа-Кавказ-Азия».

Совершено на Третьем ежегодном заседании Межправительственной Комиссии ТРАСЕКА по развитию транспортного коридора Европа – Кавказ – Азия в городе Ереван 9 октября 2003 года в одном подлинном экземпляре на английском и русском языках, причем оба текста являются равно аутентичными.

В удостоверение чего, нижеподписавшиеся полномочные Главы делегаций подписали данный Протокол.

**За Азербайджанскую Республику**

Ратифицированы Милли Меджлисом  
Азербайджанской Республики  
13 мая 2003 года

**За Республику Молдова**

**За Республику Армения**

**За Румынию**

**За Республику Болгария**

**За Республику Таджикистан**

**За Грузию**

**За Турецкую Республику**

**За Республику Казахстан**

**За Республику Узбекистан**

**За Кыргызскую Республику**

**За Украину**

# **Приложение 18**

**Минское соглашение о габаритах и размерах транспортных средств, 4 июня, 1999 г.**

## **СОГЛАШЕНИЕ**

**о массах и габаритах транспортных средств, осуществляющих  
межгосударственные перевозки по автомобильным дорогам  
государств-участников Содружества Независимых Государств**

**Официально  
заверенный  
текст**

## СОГЛАШЕНИЕ

о массах и габаритах транспортных средств, осуществляющих межгосударственные перевозки по автомобильным дорогам государств-участников Содружества Независимых Государств

Государства-участники настоящего Соглашения в лице правительств, далее именуемые Сторонами,

стремясь к сохранению технологического единства автомобильных дорог и созданию условий для свободного перемещения товаров и услуг автомобильным транспортом, повышению эффективности межгосударственных перевозок по автомобильным дорогам государств-участников настоящего Соглашения,

сознавая важность обеспечения сохранности автомобильных дорог и обеспечения безопасности дорожного движения.

согласились о нижеследующем:

### Статья I

Для целей настоящего Соглашения использованы следующие термины:

«транспортное средство» - устройство, предназначенное для перевозки по автомобильным дорогам грузов или пассажиров, или оборудования, установленного на нем;

«грузовой автомобиль» - транспортное средство с механическим приводом, предназначенное для перевозки грузов по автомобильным дорогам;

«тягач» - транспортное средство, снабженное собственным двигателем и предназначенное исключительно или преимущественно для буксировки прицепа или полуприцепа;

«прицеп» - транспортное средство, предназначенное для перевозки грузов путем буксировки тягачом или грузовым автомобилем;

«полуприцеп» - специально оборудованное для перевозки грузов транспортное средство, предназначенное для соединения с тягачом таким образом, чтобы часть этого транспортного средства располагалась непосредственно на тягаче и передавала ему значительную долю своего веса;

«автопоезд» - комбинированное транспортное средство, состоящее из грузового автомобиля и прицепа (прицепной автопоезд), тягача и полуприцепа (седельный автопоезд);

Минск - 04.06.99

1.6.99 SGP-3004.DOC

«автобус» - транспортное средство, предназначенное для перевозки пассажиров и багажа, имеющее более 3 мест для сидения, не считая места водителя;

«сочлененный автобус» - автобус, состоящий из двух или более жестких секций, шарнирно соединенных друг с другом и имеющих пассажирский салон в каждой секции, позволяющий пассажирам свободно перемещаться из одного салона в другой;

«комбинированное транспортное средство» - комбинация транспортных средств, состоящая из автомобиля, соединенного с прицепом или полуприцепом;

«максимальная длина транспортного средства» - длина транспортного средства, не превышающая значений, указанных в приложении 1;

«максимальная высота транспортного средства» - высота транспортного средства, не превышающая значений, указанных в приложении 1;

«максимальная ширина транспортного средства» - ширина транспортного средства, не превышающая значений, указанных в приложении 1;

«максимальная масса транспортного средства» - масса транспортного средства с грузом или без груза, не превышающая значений, указанных в приложении 2;

«максимальная осевая масса» - масса, передающаяся через ось транспортного средства на поверхность автомобильной дороги, величина которой не превосходит значений, указанных в приложении 3;

«неделимый груз» - груз, который при перевозке по автомобильной дороге не может быть разделен на две или более частей без чрезмерных затрат или риска его порчи;

«воздушная подвеска» - система подвески, в которой амортизирующим элементом является воздух, обеспечивающий не менее 75% амортизирующего эффекта;

«специальное разрешение» - разовое разрешение на проезд транспортного средства, перевозящего груз, максимальные габариты, масса и осевые нагрузки которого превышают значения, указанные в приложениях 1, 2, 3.

## Статья 2

Максимальные размеры и массы транспортных средств и осевые массы, предусмотренные настоящим Соглашением (приложения 1, 2, 3), установлены для автомобильных дорог государств-участников настоящего Соглашения, по которым осуществляются межгосударственные и транзитные перевозки, включая международные автомобильные дороги

Минск - 04.06.99

1.6.99 SGP-3004.DOC

Содружества Независимых Государств. На местных автомобильных дорогах Стороны могут устанавливать иные требования к предельным размерам и допустимой массе транспортных средств, причем эти ограничения будут в равной степени действовать для транспортных средств Стороны, установившей такие ограничения, и транспортных средств других Сторон. Стороны информируют перевозчиков других Сторон об иных требованиях, установленных для местных автомобильных дорог.

#### Статья 3

При введении на отдельных автомобильных дорогах ограничений по массе и размерам транспортных средств компетентные органы Сторон обязаны обозначить эти ограничения соответствующими дорожными знаками.

#### Статья 4

Стороны обязуются без специальных разрешений пропускать по своей территории, в том числе транзитом, транспортные средства, максимальные габариты, массы транспортных средств и осевые нагрузки которых не превосходят значений, указанных в приложениях 1, 2 и 3, которые являются неотъемлемыми частями настоящего Соглашения.

#### Статья 5

Транспортные средства, у которых хотя бы один из измеренных линейных параметров превышает значения, указанные в приложении 1, считаются негабаритными.

Транспортные средства, у которых максимальная масса и/или осевая масса превышает значения, указанные в приложениях 2 и 3, считаются тяжеловесными.

#### Статья 6

Негабаритные и тяжеловесные транспортные средства пропускаются на территории Сторон только при наличии специального разрешения, выдаваемого компетентными органами Сторон, и могут передвигаться только по определенному маршруту и на условиях, указанных в этом специальном разрешении.

За выдачу специальных разрешений на пропуск по своей территории негабаритных и тяжеловесных грузов Стороны могут устанавливать плату в размерах, предусмотренных национальными нормативными правовыми актами. Стороны будут стремиться к тому, чтобы сблизить размеры этих платежей.

Минск - 04.06.99

1.6.99 SGP-3004.DOC

#### Статья 7

Определяемые настоящим Соглашением максимальные размеры и другие линейные параметры транспортных средств, максимальные массы и максимальные осевые массы транспортных средств соблюдаются как обособленные требования к размерам и массам транспортных средств исходя из возможности их беспрепятственного и бесконтрольного пропуска по существующим автомобильным дорогам. Эти ограничения не касаются стандартов и требований, относящихся к производству транспортных средств, которые определяются другими соглашениями.

#### Статья 8

При движении по автомобильным дорогам должны соблюдаться требования, регулирующие порядок и правила движения негабаритных и тяжеловесных транспортных средств, устанавливаемые Сторонами. Нормативно-правовые акты по данному вопросу, принимаемые Сторонами, должны учитывать положения настоящего Соглашения.

#### Статья 9

Стороны могут вводить временные ограничения размеров или массы транспортных средств на отдельных автомобильных дорогах или участках автомобильных дорог, вызванные погодными-климатическими условиями или ухудшением технического состояния автомобильных дорог, заблаговременно информируя перевозчиков других Сторон об их введении и сроках действия, а также указывая возможные пути объезда.

#### Статья 10

Сторона, где зарегистрировано транспортное средство, обеспечивает его документами, содержащими основные технические характеристики этого транспортного средства, для обеспечения контроля за предусмотренными настоящим Соглашением ограничениями по размерам и массам.

Стороны примут все необходимые меры для унификации документов и процедур, необходимых для оформления специальных разрешений на пропуск негабаритных и тяжеловесных транспортных средств.

#### Статья 11

Любая из Сторон вправе через уполномоченные ею органы осуществлять контроль за размерами и массами транспортных средств, независимо от места их регистрации, и применять к нарушителям меры, предусмотренные национальным законодательством.

#### Статья 12

При осуществлении перевозок Стороны должны стремиться, чтобы масса и габариты транспортных средств не превышали пределов,

Минск - 04.06.99

1.6.99 SGP-3004.DOC

установленных настоящим Соглашением. Это требование не распространяется на перевозку неделимых грузов и их пропуск осуществляется оформлением специального разрешения.

#### Статья 13

Стороны будут стремиться к унификации методов измерения размеров и масс транспортных средств, указанных в приложениях к настоящему Соглашению.

#### Статья 14

Стороны примут меры для того, чтобы автомобильные дороги государств-участников настоящего Соглашения, входящие в систему международных автомобильных дорог государств-участников Содружества Независимых Государств, в полной мере отвечали требованиям для пропуска по ним транспортных средств с максимальными размерами и массой, установленными настоящим Соглашением.

#### Статья 15

Настоящее Соглашение не затрагивает прав и обязательств Сторон, вытекающих из других, ранее подписанных, международных договоров и соглашений, участниками которых они являются, в том числе заключенных между Сторонами, и не препятствует заключению других международных договоров.

#### Статья 16

В настоящее Соглашение с общего согласия Сторон могут быть внесены изменения и дополнения, которые оформляются протоколами.

#### Статья 17

Спорные вопросы, связанные с применением или толкованием настоящего Соглашения, разрешаются путем консультаций или переговоров заинтересованных Сторон.

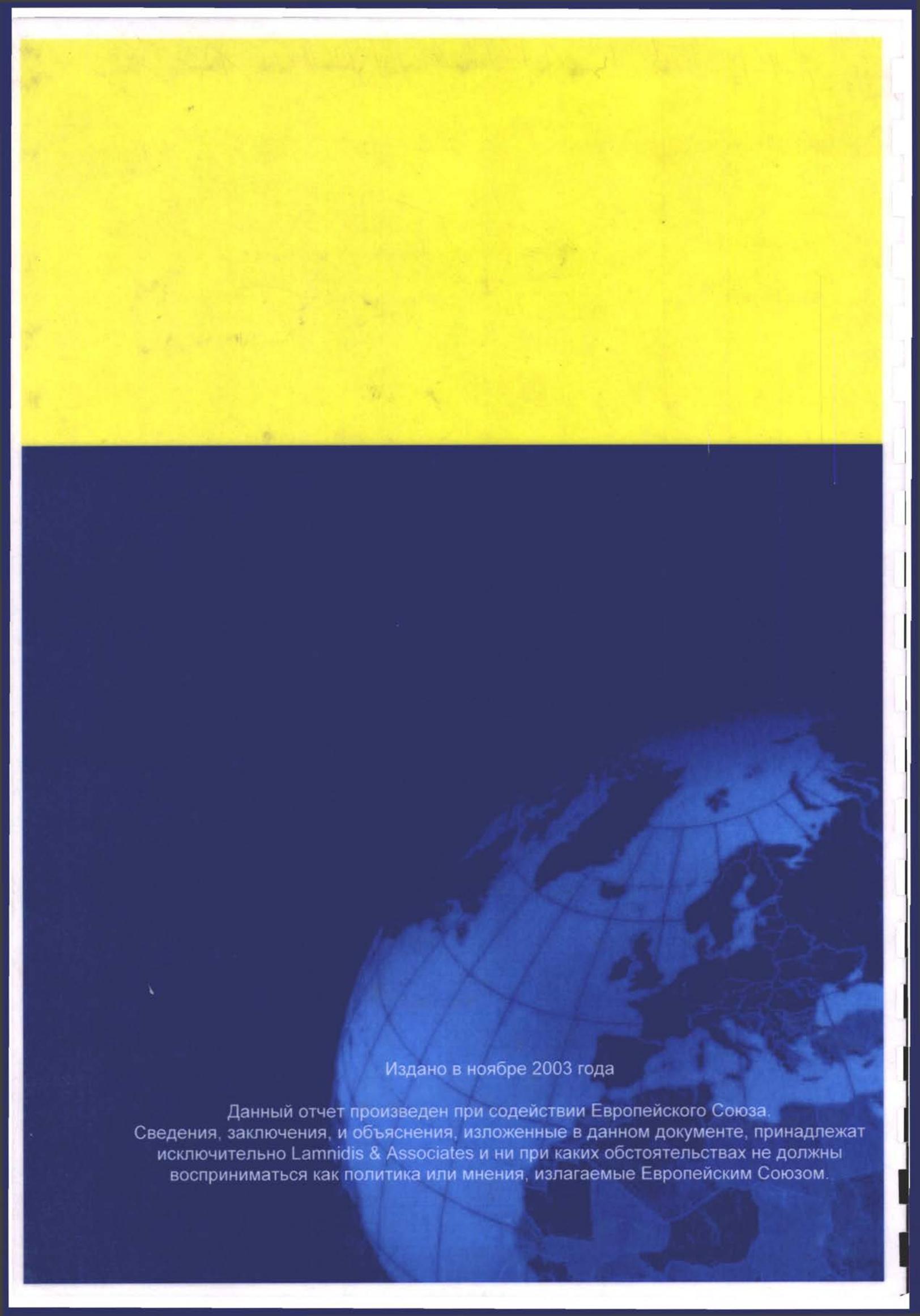
#### Статья 18

Настоящее Соглашение вступает в силу со дня сдачи на хранение депозитарию третьего уведомления о выполнении подписавшими его Сторонами всех необходимых внутригосударственных процедур.

Для Сторон, выполнивших необходимые процедуры позднее, оно вступает в силу со дня сдачи на хранение депозитарию соответствующих документов.

#### Статья 19

Настоящее Соглашение действует в течение 5 лет со дня его вступления в силу. По истечении этого срока Соглашение автоматически



Издано в ноябре 2003 года

Данный отчет произведен при содействии Европейского Союза.  
Сведения, заключения, и объяснения, изложенные в данном документе, принадлежат исключительно Lamnidis & Associates и ни при каких обстоятельствах не должны восприниматься как политика или мнения, излагаемые Европейским Союзом.